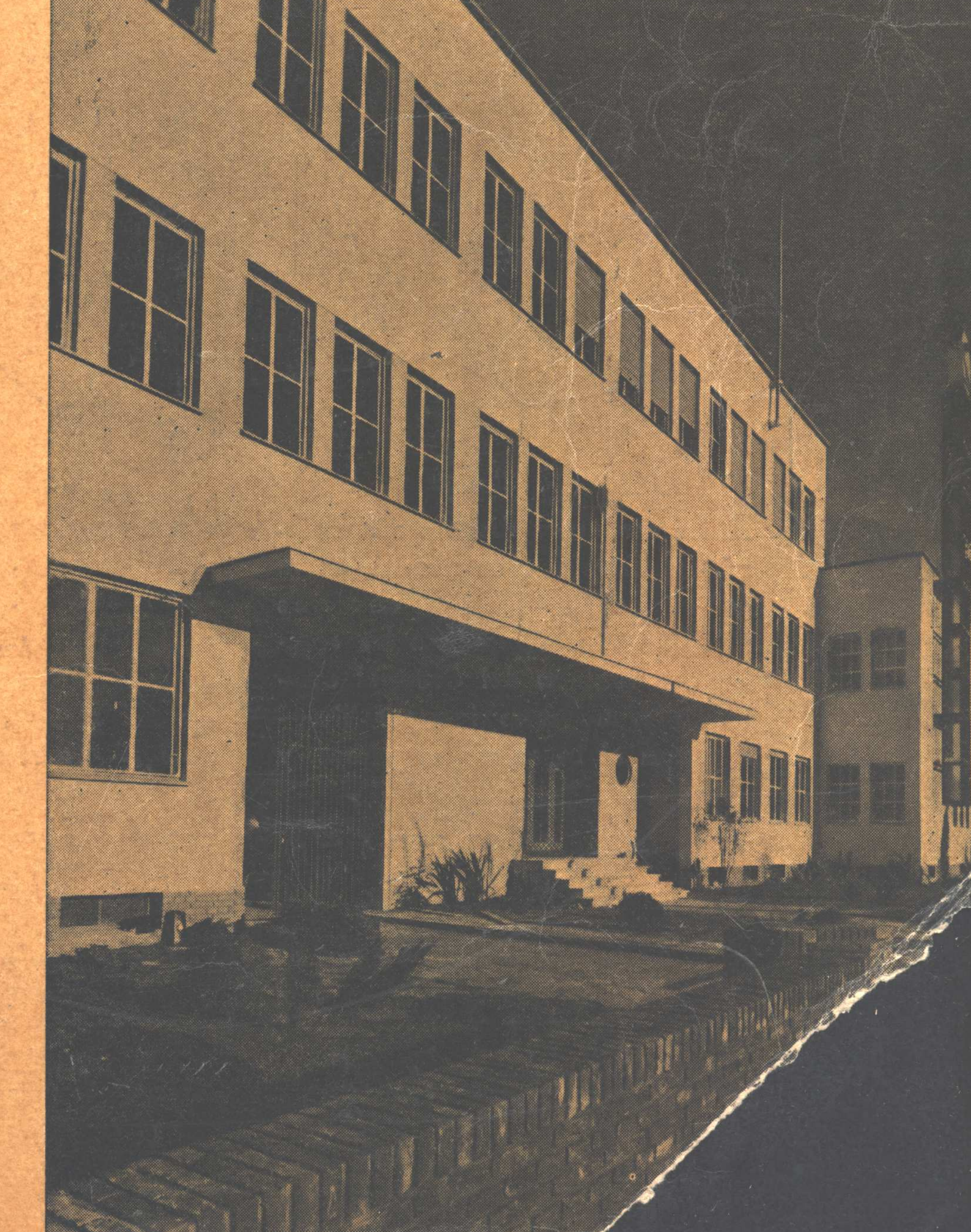
nuestra arquitectura



9

septiembre de 1938

Confianza!

Para la protección de su monumental edificio, ubicado en el corazón de Buenos Aires, Y. P. F., ha confiado al techado RUBEROID, la misión de protegerlo.

Esta prueba de confianza de los Ingenieros y Arquitectos, que proyectaron y construyeron tan importante obra, confirma una vez más, que los Techados Armados RUBEROID, gozan de un merecido prestigio.

CIA. SUD AMERICANA

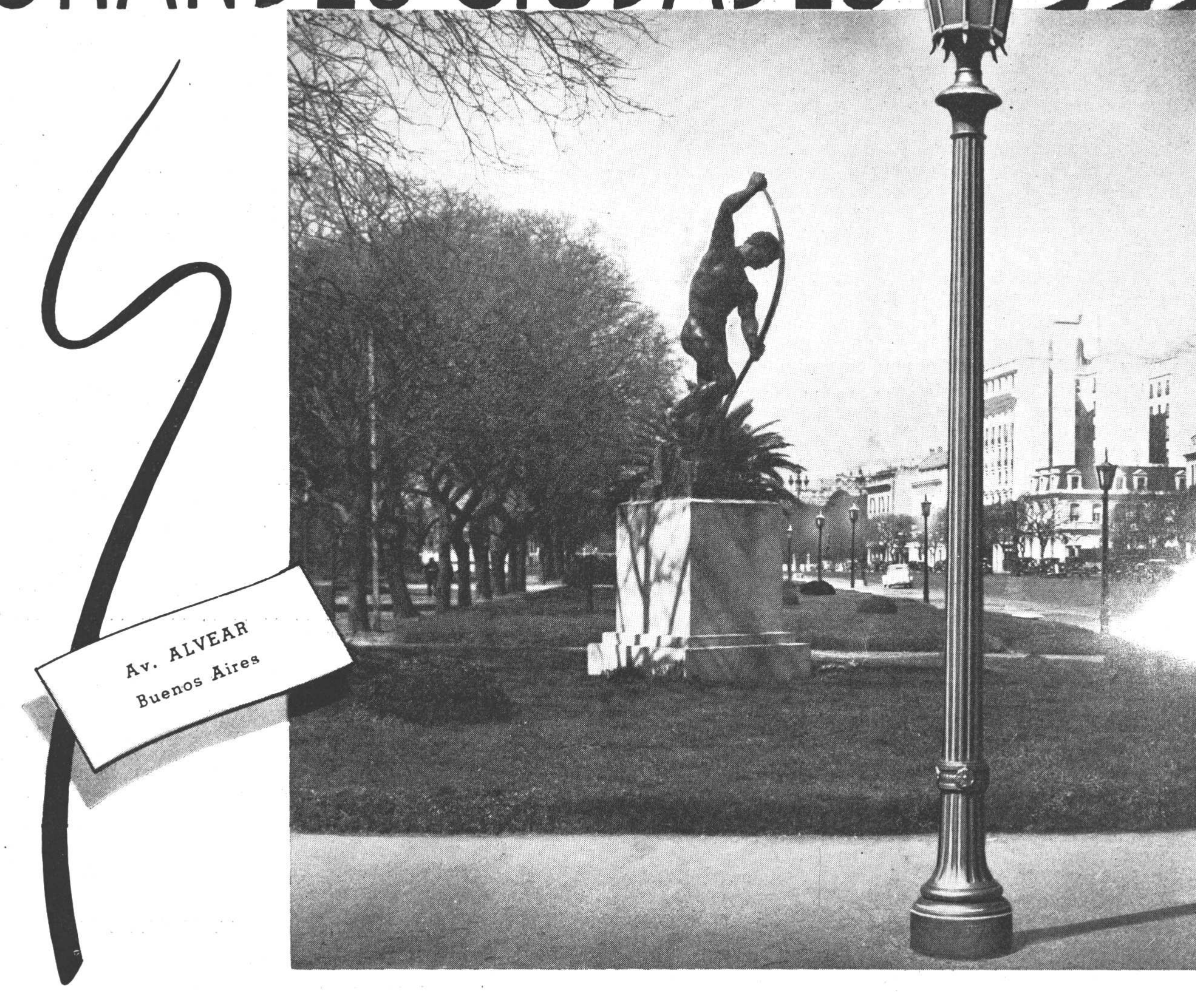
Kreglinger Ltda. (S.A.)

DEPARTAMENTO MATERIALES

CANGALLO 380 — U. T. 33, Avenida 2001/8 — BUENOS AIRES

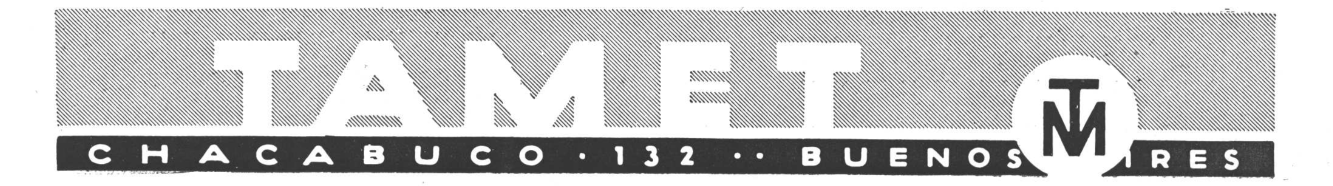
SI NO ES RUBEROID, NO ES EL VERDADERO TECHADO

en las GRANDES CIUDADES



... las Columnas Ornamentales TM son complemento indispensable para todo plan de mejoramiento urbano.

Su sistema de iluminación con refractor "Cristalux" asegura un servicio eficiente; la armoniosa elegancia de sus diseños pone una nota de belleza, y su sólida construcción, de fundición, las hace resistentes y durables.



VALOR DE LA PROPIEDAD

Para la mejor información de los profesionales, daremos en esta sección un resúmen de las operaciones en terrenos en la Capital Federal, sacados del Registro de la Propiedad.

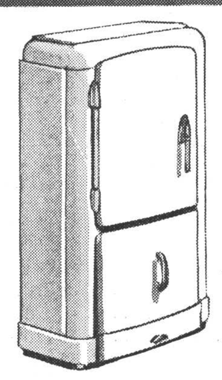
Acha entre Quesada e Iberá, lote 10, manz. D; 8.66 x 14.18 y 13.00	2.455.50
Aizpurúa entre Iberá y Quesada, lote 34, manz. C; 8.66 x 49.82, junto con Cañada de Gómez 1429, Zona Sud, 2/10 partes indivisas	1.000.—
Aizpurúa entre Blanco Encalada y Olazábal, lote 39; 8.66 x 17.85	4.200.—
Aizpurúa esq. Pirán, lote A, manz. 6; 5.10, 8.75 x 11.25 y 15.00, 6 metros de ochava	2.500.—
Aizpurúa esq. Pje. Veintiuno de Septiembre, lote 4, manz. A; 5.89, 13.00 x 17.32	6.400.—
Aizpurúa 3445; 8.59, 8.66 x 14.85 y 15.00	1.500.—
Aizpurúa esq. Pirán, parte lote 1, manz. 6; 5.10, 8.75 x 11.25 y 15.00	5.000.—
Alianza entre Montiel y Pje. C, lote 30, manz. 10; 8.66 x 17.96	2.700.—
Almeira 2478; 8.66, 8.67 x 28.16 y 28.50	21.000.—
Alvarez Thomas entre Acha y Carbajal, lote 1, manz. 9; mts². 358.32	5.972.—
Alvarez Thomas esq. Pje. Arizona, lote 7, manz. B; 4.42, 8.66 x 17.41 y 21.65, 6 mts. de ochava	8.100.—
Alvariño entre Lobos y Francisco Bilbao, lote 2, manz. F; 8.66 x 43.00	3.000.—
Alvariño entre Monte y Junta, lote 35, manz. B; 8.66 x 34.55	2.000.—
Alvariño entre Pje. Angora y Tapalqué, lote A, manz. D; 8.00 x 21.30	4.300.—
Amenábar entre Avenida García del Río y Paroissien, lote 12, manz. 12B; 8.66 x 42.56	4.910.50
Arengreen entre Miriñay y Parral, lote 3; 8.15 x 16.71	7.500.—
Argerich entre Alejandro Magariños Cervantes y César Díaz, lote 1, manz. 62; 8.00 x 35.75	5.800.—
Arredondo entre Conesa y Zapiola, lote E, parte 1; 9 x 18.30	5.700.—
Arribeños entre Republiquetas y Jaramillo, lote 11; 11.08, 11.35 x 20.48 y 20.34	1.000.—
Australia entre Luzuriaga y Perdriel, lote 7; 8.66 x 18.70	4.184.—
Avellaneda esq. Avda. Parral, frac. II, lote 9; 4 metros de ochava	9.000.—
Bacacay entre Vega y Virgilio, lote 3, manz. 13; 8.66 x 53.96	6.534.—
Bacon (Pje.) entre Lista y José Pedro Varela, lote 29, manz. H; 8.66 x 16.54, junto con Bacon (Pje.) entre Lista y José Pedro Varela, lote 29, manz. H.	3.400.—
Bahía Blanca esq. José Pedro Varela, lote 1, manz. V; 9.88 x 16.45	3.000.—
Ballivián entre Burela y Altolaguirre, lote 3; 9.95, 10.03 x 35.99 y 35.48	2.815.48
Bariloche esq. San Pedro, lote 1, manz. 21; 8.98, 8.56 x 24.27, 19.57, 10 mts. de ochava	1.000.—
Bartolomé Mitre entre Paso y Castelli, lote 2; 11.52 x 13.20 y 13.13	36.000.—
Bazurco entre La Blanqueada y Orán, lote 26, manz. Z; 8.66 x 30.86	2.100.—
Bebedero entre Holmberg y Plaza, lote 4, manz. 19; 8.66 x 33.30	6.000.—
Bebedero entre Holmberg y Plaza, frac. d; 8.46 x 8.66	760.88
Bebedero entre Holmberg y Plaza, frac. c; 8.41 x 8.44	804.32
Benito Juárez entre Navarro y Lácar, lote B, parte del 31 A, manz. 37; 9.66 x 10.13	1.800.—
Besares esq. Conde, lotes 7 y 8, manz. 106; 8.66 x 25.98 c/lote	15.000.—
Blandengues entre José Hernández y Pampa, lote 3, manz. 8; mts². 273.50	8.750.—
Bolivia entre Navarro y Lácar, lote 17, manz. 324; 8.66 x 35.50	5.000.—
Boyacá esq. Páez, lote 2; 3.60, 5.58 x 10.15 y 7.67	4.700.—
Boyacá entre Páez y Neuquén, lote 1; 8.00 x 10.15	5.000.—
Bustamante esq. Juez Estrada, lote 1, manz. 10; 15.65, 15.65 x 10.50 y 10.98	24.000.—
Cabezón entre Nazca y Argerich, lote 7, manz. 9; 8.66 x 41.84	6.500.—
Calfucurá entre Condarco y Terrada, lote 13; manz. 0; mts². 176.06	3.280.—
Callao entre Melo y Juncal, parte lote B; 13.50, 11.76 x 34.80 y 27.54	79.200.—
Camargo entre Darwin y Humboldt, lote 30, manz. H; 8.66 x 20.70	7.300.—
Camarones entre Cervantes y Calderón, lote 66; 8.66 x 22.00	1.820.—
Canals entre Simbrón y José G. Varela, lote 5, manz. c; 8.66 x 22.12 y 22.13	1.750.—
Carabobo entre Saraza y Castañares, Avda. lote 20 B, manz. H; 8.66 x 17.32	4.000.—
Caracas entre Cochrane y Larsen, lote 10, manz. 65; 8.66 x 18.18	3.000.—
Carlos María Ramírez entre Esteban Bonorino y Charrúa, lote 13, manz. 5; 8.66 x 37.22	1.000.—
Carranza entre Castillo y Loyola, lote 1, manz. D; 8.66, 8.85 x 13.00 y 14.50	5.500.—
Castañón entre Junta y Avda. del Trabajo, lote 43, manz. N; 8.66 x 56.29	5.000.—
Castañón entre Beron de Astrada y Avenida Coronel Roca, lote 15, manz. P; 8.66 x 33.40	520.—
Centenera esq. Santa Catalina, lotes 1, 2, 33, 34 y 35, manz. D; 24.33, 28.58 x 31.11, y 35.36, 6 metros de ochava	21.000.—
Centenera entre Itaqui y Avda. Cruz, lote 24; 8.66 x 51.96	8.000.—
Céspedes entre General Paz y Cabildo, lote 40, manz. B; 8.66 x 49.25	14.182.75
Condarco entre Gral. César Díaz y Alejandro M. Cervantes, lote 6, manz. 65; 8.00 x 39.00	4.156.20
Coronel Cárdenas entre Francisco Bilbao y Lobos, lote 7 B, manz I; 8.66 x 15.78	850.—
Corrales entre Erézcano y Matanzas, parte lote 28; 12.00 x 37.50	2.300.—
Chorroarín esq. Charloni, lote A, manz. 9; 7.43 x 11.70	2.700.—
D. (Avda.) esq. B. (Avda.), lote 4, manz. 17; 8.66 x 14.02	3.240.—
Darragueira entre Francisco Seguí y Demaría, lote 13, manz. C; 8.66 x 40.33	34.500.—
De los Constituyentes (Avda.) entre Franco y San Alberto, lote G dos, manz. 44; 8.66 x 15.07	3.505.—
De los Incas (Avda.) 4720; 9.00 x 21.39	7.600.—
Del Trabajo (Avda.) entre Larrazábal y Larraya, lote 14, manz. A; 8.66, 9.50 x 66.00 y 62.00	5.000.—
Del Trabajo (Avda.) entre Hortiguera y Puán, lote 9, manz. B; 8.66, 8.80 x 26.80 y 28.39	15.930.—

(Continúa en la pág. 240)

EXITUS

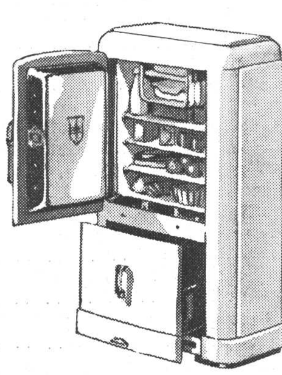


"Señor Arquitecto: *convienen* mucho más las heladeras de MUEBLE ENTERO"



OTRA VENTAJA MAS DE S. I. A. M.

A pedido, y con un pequeño recargo, la heladera de mueble entero puede ir provista de un amplio y comodísimo cajón alacena, para el almacenamiento de frutas, legumbres y hortalizas, o bien botellas que no necesitan ser refrigeradas.



Nos permitimos sugerir a los señores arquitectos la positiva conveniencia de colocar heladeras electricas S. I. A. M. de *mueble entero,* cuando deban efectuar instalaciones centrales de refrigeración. Con los hermosos gabinetes S. I. A. M. se ahorra el costo del nicho, y del revestimiento; puede ubicarse en cualquier momento, y el propietario puede retirarla cuando guste.

S. I. A. M. entrega exactamente los mismos muebles que para las heladeras individuales (con herrajes cromados de lujosa terminación exterior); pintados y horneados en hornos eléctricos a 180°; aislación de corcho de 3" de espesor, todo lo cual dá al inquilino la sensación de disponer de una lujosa heladera individual S. I. A. M. "Sello de Oro", de elegante diseño aerodinámico.

S.I.A.M.

Di Tella Ltda.

Av. DE MAYO 1302 — U. T. 35-4041

VALOR DE LA PROPIEDAD

(Viene de la pág. 236)

Dupuy entre Indio y Miranda, lote 10 A, manz. 54; mts². 138.26 3.960.—

Echenagucía 1233; 12.40 x 16.64, 6 metros de ochava 2.500.—

Echeverría entre Acha y Lugones, parte lote 12; 2.11 x 9.60 800.—

Escobar 3172; 8.66, 9.40 x 11.19 y 14.86 1.200.—

Estonia (Pje.) entre Bragado y Juan B. Alberdi, lote 6, manz. A 1; 8.66 x 33.30 2.100.—

Estonia (Pje.) entre Bragado y Juan B. Alberdi, lote 12, manz. A 1; 8.66 x 33.30 1.800.—

Félix Lynch de Arribálzaga entre Sanabria y Segurola, lote E; 8.66 x 26.24 2.400.—

Ferrari entre Hidalgo y Acoyte, frac. A 4, lote 17; 8.66 x 25.62 9.300.—

Figueroa entre Rojas y Avda. Parral, lote 20, manz. 21 H; 8.66 x 42.75 15.875.—

Forest (Avda.) entre Manzanares y García del Río, lote 1 b, manz. 131; 8.89 x 15.59 3.500.—

Formosa esq. Beauchef, lote 2, manz. E; 4.66, 9.42 x 12.07 y 16.04, 6 mts. de ochava 8.200.—

Formosa esq. Beauchef, lote 2, manz. D; 5.52, 9.42 x 18.57 y 12.87, 6 mts. de ochava 9.019.25

Francisco Bilbao esq. Coronel Cárdenas, lote 7, manz. J; 15.69, 10.28 x 15.78 y 8.66, 4 metros de ochava 950.—

García del Río entre Conde y Superí, lote B, 8.90, 8.70 x 14.30 y 12.02 1.950.—

General César Díaz esq. Virgilio, lote A, manz. D; 8.34, 7.00 x 11.24 y 11.75, 6 metros de ochava 1.850.—

General Eugenio Garzón entre Homero y Escalada, lote 6, manz. G; 8.66 x 29.00 500.—

General José G. de Artigas esq. Espinosa, lote 37, manz. A; 9.80, 7.07 x 14.35 y 11.31, 6 metros de ochava 6.300.—

General Paz (Avda.) 5174; 8.66 x 13.30 1.600.—

General Paz (Avda.) 5182; 8.66 , 9.00 x 15.83 y 18.35 1.840.—

Giribone entre Zabala y Gregoria Pérez, lote 4, manz. 25, 9.00 x 48.84 12.440.—

Granaderos entre Rivadavia y Yerbal, lote 9, manz. A; 10.38 x 45.46 30.871.—

Gualeguaychú entre Morón y San Eduardo, lote 14, manz. 33; 8.66 x 25.98 5.000.—

Guaminí 2352; 8.21, 17.62 x 49.00, 29.89 y 21.15 4.000.—

Guardia Nacional entre Echeandía y Zuviría, lote 18, manz. K; 8.66 x 37.86 4.000.—

Guardia Nacional entre Avda. Emilio Castro, lote 35; manz. I; 8.66 x 44.41 4.480.—

Guayra entre Andonaeguí y Altolaguirre, lote 6, manz. a; 8.66 x 26.51 3.600.—

Hidalgo esq. Giles, lote 1, manz. B; 11.46, 15.65 x 6.75 y 10.93, 6 metros de ochava 10.750.—

Iberá 5055, fracción anterior; 17.32, 17.30 x 19.30, 17.32 6.564.30

Iberá entre Once de Septiembre y Arribeños, lote D; 8.19 x 16.15 3.000.—

Irigoyen entre Médanos e Indio, lote 11, manz. E; 8.66 x 19.90 1.600.—

Iturri entre Heredia y Estomba, lote 4, manz. C; 8.66 x 38.86 5.364.—

Jachal entre Tapalqué y José E. Rodó, lote 9, manz. G; 8.66 x 33.51 3.300.—

Jachal entre Tapalqué y José Enrique Rodó, lote 10, manz. G; 8.66 x 33.51 3.500.—

Jachal esq. Zelarrayán, lote 67, manz. N; 6.76, 14.31 x 10.73 y 8.65, 6 metros de ochava 1.140.—

Jaramillo esq. Conesa, lote 1, manz. 162; 8.66 x 43.30 5.750.—

Jonte entre Echenagucia y Ruiz de los Llanos, lote 8, manz. 33; 8.66 x 36.55 3.364.20

José Bonifacio esq. Membrillar, lote 1, no hay más datos; 5.28, 6.58 x 9.52 y 10.82, 6 metros de ochava 5.201.20

José Cubas entre Condarco y Bolivia, frac. B. parte lote 1, manz. 317; 9.52 x 10.90 1.600.—

José E. Rodó 1682; 8.66 x 26.33 3.600.—

José Ingenieros entre Argerich y Nazca, lote 15, manz. A; 8.66 x 23.00 7.500.—

José M. Moreno entre Juan B. Alberdi y Formosa, lote 5; 8.69 x 28.46 15.000.—

Juana Azurduy entre Once de Septiembre y Tres de Febrero, lote 3, manz. 40; 8.66 x 25.98 5.500.—

Juan B. Justo (Avda.) esq. Padilla, lote C; 29.42, 25.25 x 79.30 y 72.45 79.520.40

Juez Tedin entre Bustamante y Tagle, lote A, manz. 11; 9.00 x 33.12 11.900.70

Junta entre Zinny y Avda. Bruix, lote 28, manz. 8; 8.66 x 32.72 y 32.88 3.400.—

Juramento esq. Baunes, lote 18, manz. I; 12.86 x 14.38 6.500.—

La Conquista (Pje.) 1020; mts². 138.12 2.500.—

Ladines entre Cuenca y Del Huerto, lote 21, manz. 9; 8.66 x 15.55 2.600.—

La Nave entre Emilio Mitre y Nicolás Videla, lote 16, manz. G; 9.60 x 28.00 11.100.—

La Plata (Avda.) esq. Quito, lote 8; 10.08 x 37.34 44.258.19

Lascano 5057; 8.66 x 15.73 4.260.—

Lascano entre Moliere y Virgilio, lote 9, manz. J; 8.66 x 26.73 3.150 —

Lascano entre Irigoyen y Cortina, lote 43, manz. B; 8.66 x 25.49 3.120.—

Lautaro entre Saraza y Castañón, lote 5, manz. T; 8.66 x 34.64 3.100.—

Lima 547/49; 8.27 x 30.52 27.000.—

Lope de Vega entre Murature y San Matías, lote 32; 8.66 x 36.68 4.550.—

Madero entre Nogoyá y Santo Tomé, lote 9, manz. 1; mts². 202.04 2.600.—

Manuel Solá 4683; 8.66 x 19.65 3.000.—

Manuela Pedraza entre Estomba y Forest, lote 4, manz. 108; 8.66 x 43.30 3.550.—

Manzanares esq. Superí, no hay más datos; mts². 382.00 5.200.—

Marcos Sastre entre Sanabria y Gualeguaychú, lote 6, manz. J; 8.66 x 18.19 3.700.—

Mariano Acosta entre Curupaytí y Recuero, lote 4, manz. B; 8.66 x 18.36 1/2 indivisa 1.400.—

Médanos entre Cortina e Irigoyen, lote 6, manz. E; 8.66 x 52.75 2.000.—

Melincué 4551; 8.66 x 19.65 2.800.—

Melincué 4482; 8.66 x 19.05 4.080.—

Mercedes 2176; 8.66 x 45.05 5.160.—

Miller esq. Vedia, lote 1, manz. 3; 7.92 x 11.32, 6 mts. de ochava 2.700.—

Moliere esq. San Blas, lote 2, manz. C; 11.29 x 14.75 3.600.—

Monroe esq. Superí, lote 31, manz. J; 10.62, 10.65 x 22.42 y 21.90 14.139.90

Monroe esq. Runez (Pje.) lote 1, manz. 4; 4.89, 15.88 x 15.76 y 21.11, 6 mts. de ochava 4.100.—

Monte entre Larraya y Larrazábal, lote 38, manz. A; 8.66 x 15.78 2.800.—

Monte entre Hortiguera y Puán, lote 14, manz. B; 8.66, 8.80 x 25.03 y 23.52 9.807.—

Monte entre Hortiguera y Puán, lote 13, manz. B; 8.80 x 23.57 12.688.50

Monte entre Puán y Miró, lote 2, manz. G; 8.66 x 35.20 y 35.24 14.280.—

Monte Dinero entre Sanabria y Segurola, lote 24, manz. 6; mts². 329.34 6.000.—

Monte Dinero entre Cuenca y Campana, lote 5; 8.66 x 35.33 3.900.—

(Continúa en la pág. 244)

"Standard"

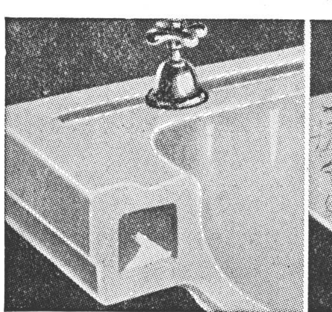
ARTEFACTOS SANITARIOS

Fabricados de un material completamente distinto a cualquier otro en plaza, son los único que se mantienen inalterables, absolutamente impermeables y no se rajan ni cuartean jamás

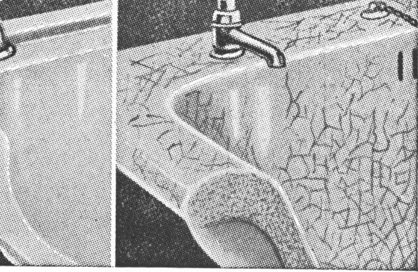
LA LOZA VITRIFICADA

es el único material que se mantiene siempre inalterable, es absolutamente impermeable, no se raja ni cuartea y conserva su brillantez y belleza indefinidamente. Toda otra loza es porosa debajo de su barniz y se mantiene higiénica mientras no se cuartea, pero luego, por sus rajaduras y cuarteaduras, penetran todos los líquidos, y quedan manchadas y antihigiénicas para siempre. Evite usted todos estos inconvenientes instalando artefactos sanitarios "Standard" que son de LOZA VITRIFICADA, lo que asegura una durabilidad indefinida.





Loza Vitrificada "Standard"

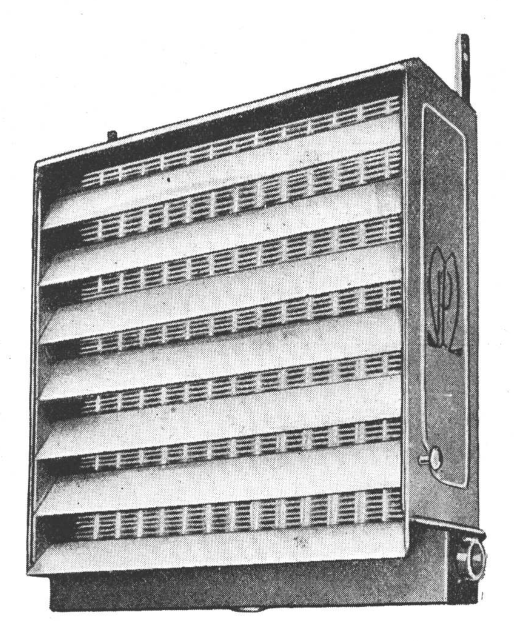


Loza común (porosa)

N.V. RADIATOREN HANDELMY EXPOSICION PERMANENTE

Córdoba 817 - U. T. 31, 7284 - Buenos Aire
Cerrito 310 - Teléfono 83871 - Montevide

La Unidad Radiadora "Mather y Platt"



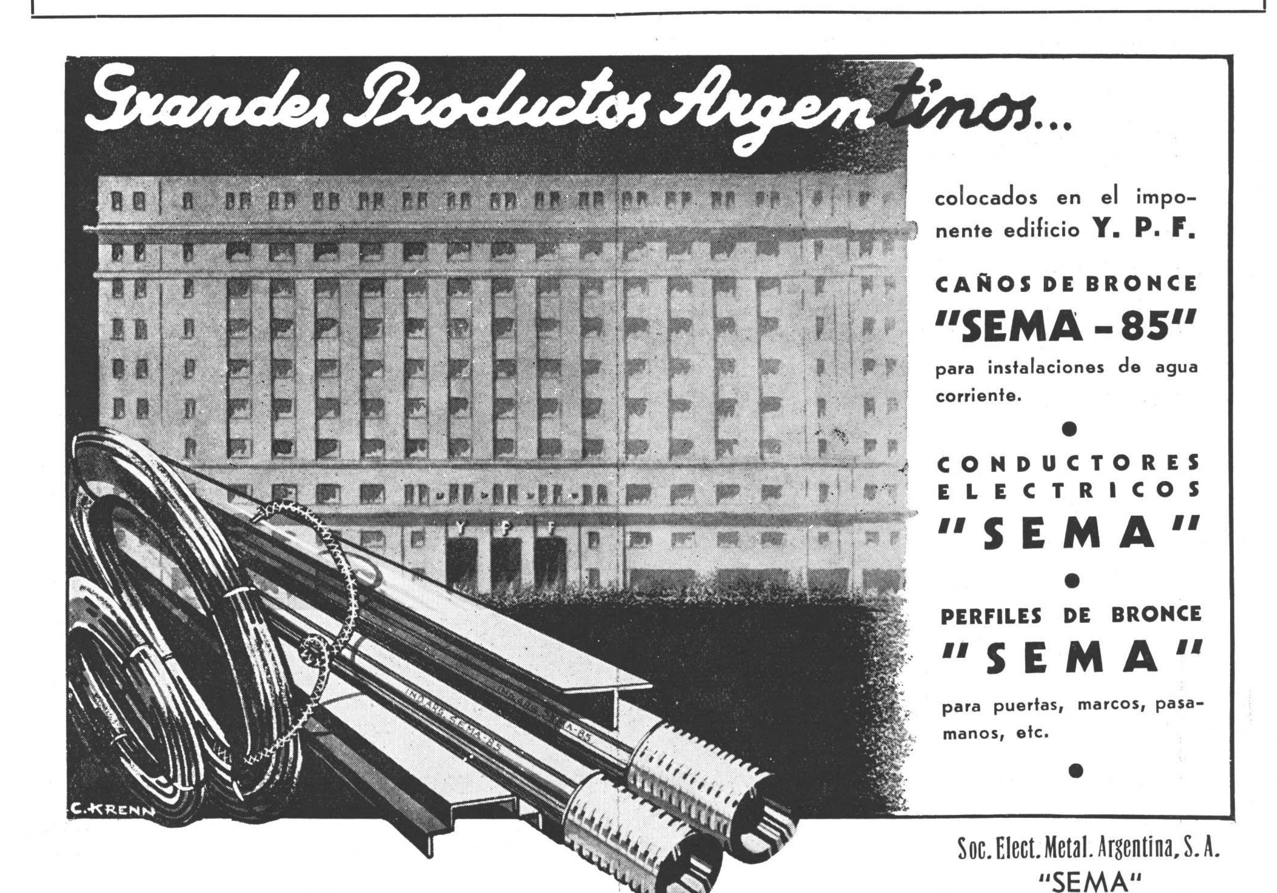
- Un ambiente agradable en el taller o la fábrica, en toda estación, se traduce en un mejor estado físico del obrero que trabaja mejor y rinde más
- La unidad Radiadora "Mather y Platt" tiene la ventaja de que, en lugar de calentar por convección, lo hace por radiación, distribuyendo el calor sobre una ancha superficie desde una unidad pequeña y compacta
- Se ajusta con toda facilidad, lo mismo en los edificios nuevos que en los ya existentes, colgándose desde el cieloraso o desde brazos de sostén fijados en las paredes

Los ingenieros de calefacción repiten continuamente sus pedidos de unidades Radiadoras "Mather y Platt"

SOLICITE PRECIOS Y DETALLES A LOS INGENIEROS DE

Mather & Platt, Ltd.
MANCHESTER Y LONDRES

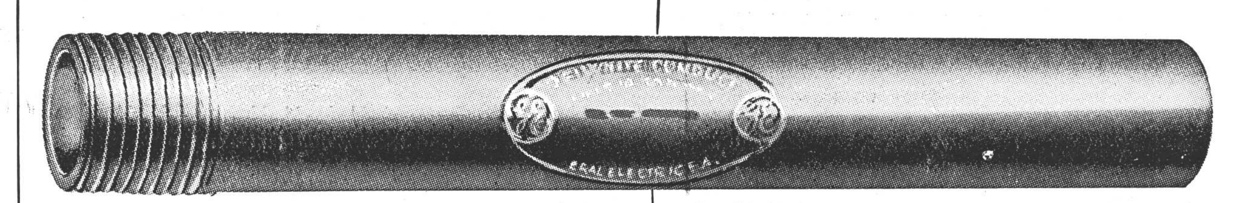
Representantes: J. F. MACADAM & Cía. S. A. - Balcarce 326 - U. T. 33-2813 - Bs. Aires

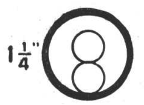
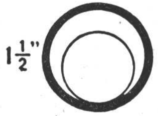
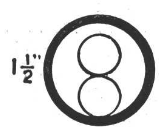
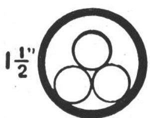
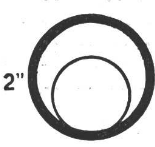
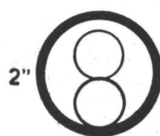
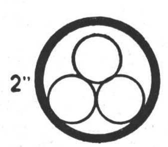




COMO FORJADO
en una Sola Pieza





½" Hasta 13 mm.	½" De 2 a 3 mm	½" Hasta 2 mm.
¾" Hasta 40 mm.	¾" Hasta 10 mm.	¾" Hasta 8 mm
 1" Hasta 90 mm.	1" Hasta 16 mm	 1" Hasta 10 mm
 1¼" Hasta 200 mm.	 1¼" Hasta 35 mm.	 1¼" Hasta 25 mm.
 1½" Hasta 300 mm.	 1½" Hasta 60 mm.	 1½" Hasta 40 mm.
 2" Hasta 500 mm.	 2" Hasta 125 mm.	 2" Hasta 90 mm.

Capacidades máximas de caños aisladores para la instalación de conductores eléctricos.

El caño Sprague asombra por su Economía de Colocación y su Resistencia contra deterioros.

El caño "SPRAGUE", aprobado por los Laboratorios de Aseguradores Norteamericanos, es soldado herméticamente con soldadura homogénea, que lo deja como si hubiera sido forjado en una sola pieza.

Es *de una resistencia extraordinaria contra deterioros,* evitando gastos de reparaciones, por cuanto es galvanizado mediante un baño de zinc fundido a una temperatura tal que éste se adhiere tenazmente al acero, penetrando en el mismo. Además tiene una capa de barniz aislante incoloro, denominado "Glyptal", que lo protege contra la acción de la intemperie.

Su superficie interior, con la capa "Glyptal", es sumamente lisa, permitiendo que los conductores pasen con suma facilidad, sin que se dañe su aislación.

Además, en cemento armado, se coloca sin necesidad de hacer canaletas, sin peligro de que sea aplastado, achatado o estirado, y es fabricado de un acero seleccionado y dúctil, que permite que el caño sea doblado en frío, sobre cualquier radio, sin achatamientos ni rajaduras.



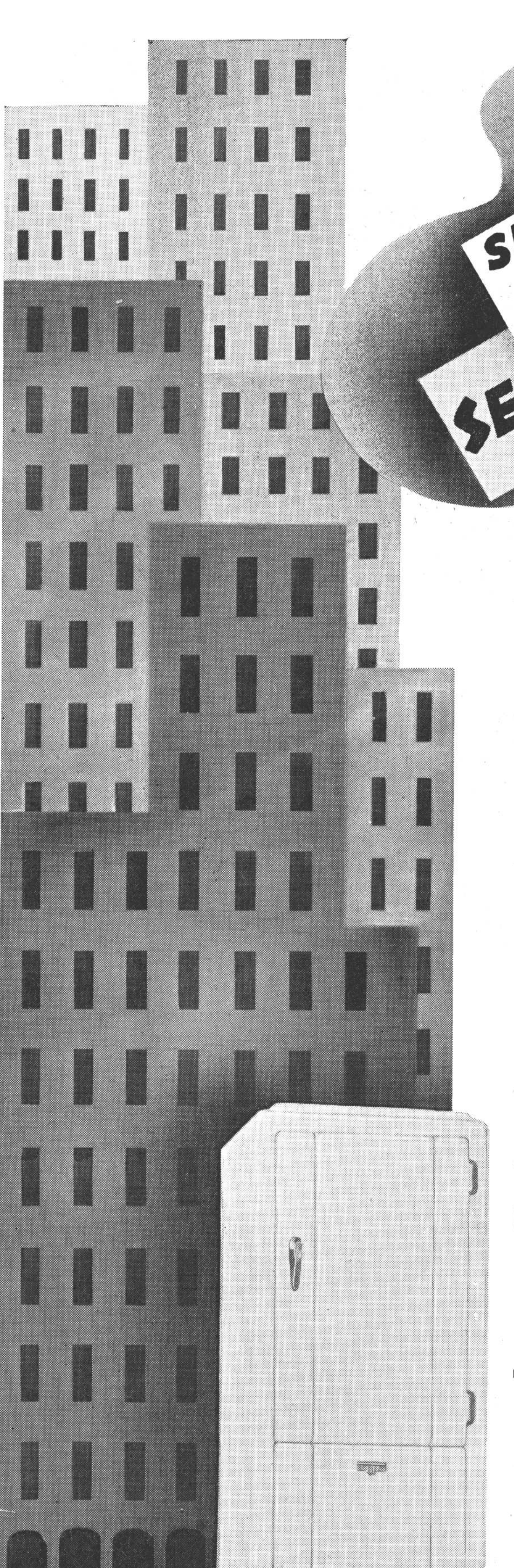
Tucumán 117 - Bs. As. Corrientes 732 - Rosario

VALOR DE LA PROPIEDAD

(Viene de la pág. 240)

Montes de Oca entre Olavarría y Suárez, lote 9; mts^2. 410.52	36.126.09
Montes de Oca entre Olavarría y Suárez, lote 10; mts^2. 249.75	25.099.97
Montes de Oca (Avda.) esq. Olavarría, lote 12; mts^2. 410.55	49.266.26
Muñiz entre Méjico y Agrelo, lote 30, manz. D; 8.66, 8.67 x 29.35 y 28.94	15.000.—
Muñiz entre Venezuela y Quito, lote 16; 10.00, 10.00 x 31.83 y 31.42	12.439.26
Nacional (Avda.) entre Zamudio y Gral. Artigas, lote 19, manz. 11; 8.66 x 31.01	7.600.—
Navarro esq. Benito Juárez, lote 31, manz. 37; 11.24 x 10.13	1.800.—
Nazca esq. Navarro, parte lote 26, manz. 2; 12.19 x 15.00	2.000.—
Nepper (Pje.) entre Zuviría y Crisóstomo Alvarez, lote 19, manz. D; 8.66 x 16.47	3.600.—
Nogoyá 4479/83; 8.66 x 19.05	9.100.—
Nueva York entre Llavallol y Concordia, lote 3, manz. 212; 8.66 x 38.87	5.000.—
Olavarría entre Montes de Oca y General Hornos, lote 8, mts^2. 227.20	17.902.40
Olazábal entre Donato Alvarez y Pacheco, lote 31, manz. 13; 15.16 x 48.93	6.500.—
Oliden entre José E. Rodó y Tapalqué, lote 7, manz. C; 8.66 x 55.06	5.700.—
Oliden entre Balbastro y Santander, lote 5 y 6, manz. D; 17.32 x 43.85	2.362.69
Olivera entre José E. Rodó y Medina, lote L; 23.49 x 19.47	2.000.—
Pampa entre Burela y Altolaguirre, lote 2; 10.00, 10.03 x 42.14 y 42.34	3.328.—
Patrón entre Oliden y Pieres, lote 38, manz. K; 7.79 x 43.30	1.044.—
Pepirí entre Río Cuarto y Santo Domingo, 7, 8 y 9, manz. B; 25.98 x 34.64	23.580.—
Pergamino esq. Francisco Bilbao, lote a, manz. 13; 10.00, 9.91 x 11.50 y 10.26	3.600.—
Quesada entre Melián y Wáshington, lote 17; 8.66 x 51.96	5.800.—
Ramón L. Falcón entre Homero y Donizetti, lote 34, manz. 33; 8.00 x 33.12	5.500.—
Renque Curá (Pje.) entre Alcáraz y Jonte, lote 21, manz. I; 7.79 x 36.42	3.500.—
Republiquetas entre Colodrero y Capvedilla, lote 22, manz. E; 8.66 x 39.30, parte indivisa no establece	1.716.84
Rivadavia entre Miralla y Pola, lote 26, manz. C; 8.66, 8.74 x 48.70 y 46.35	10.500.—
Rivadavia entre Dante y Manzoni, lote 2, manz. 13; 8.11 x 17.06	11.818.—
Ruiz de los Llanos 330; 8.66, 8.76 x 11.77 y 13.02	2.400.—
Ruiz de los Llanos entre Santo Tomé y Marcos Sastre, lote 31; manz. 8; 8.66, 9.87 x 14.40 y 19.13	1.100.—
Saladillo entre Lobos y Monte, lote 9, manz. 18; 16.45, 16.93 x 18.65, 10.69	1.200.—
Santa Catalina entre O'Gorman y Esteban Bonorino, lote 21, manz. 4; 8.66 x 32.14	1.800.—
Santa María entre Gral. Iriarte y Río Cuarto, lote 1, junto con Santa María entre Gral. Iriarte y Río Cuarto, lote 2; 10.00 x 14.17	7.000.—
Santa María esq. Río Cuarto, lote 4; 8.13, 12.09 x 10.01 y 14.26, 6 mts. de ochava	6.000.—
Santander esq. Alvariño, lote 1, manz. C; mts^2. 137.67	1.600.—
Santander esq. Alvariño, lotes 9 y 10, manz. J; 12.83 x 17.64, 6 metros de ochava	2.900.—
Santander entre Miralla y Alvariño, lote 7, manz. J; 8.66 x 26.61	1.900.—
Santander entre Miralla y Alvariño, lote 6, manz. J; 8.66 x 43.97	1.900.—
Santander entre Viel y Albarracín, parte fracción III, lote 14; 7.79, 8.83 x 47.52 y 43.35	5.202.12
Santo Tomé esq. Dupuy, lote 12, manz. 8; 8.74, 13.07 x 17.32, 6 mts. de ochava	3.800.—
Santo Tomé entre Cervantes y Bermúdez, lote 15; manz. B; 8.66 x 27.69	1.700.—
Segurola entre Lacar y Morán, lote 3, manz. 60; 8.66 x 35.55	6.000.—
Simbrón entre San Nicolás y Orán, lote 37, manz. B; 8.66 x 22.10	1.600.—
Simbrón entre Bermúdez y Cervantes, lote A, manz. 3; 7.00 x 10.65	3.000.—
Simbrón entre Irigoyen y Cortina, lote 4, manz. C; 8.66 x 50.00	1.400.—
Simbrón entre San Nicolás y Esperanza, lote 38, manz. D; 8.66, 8.68 x 5.80 y 5.50	3.500.—
Sin Nombre (Pje.) entre Coronel Alvarez y Avda. Derqui, lote 30, manz. J; 10.00 x 35.00	300.—
Somellera y Vías del F.C.C. de B.A. entre Larraya y Larrazábal, lote 7, manz. L; 8.66, 9.21 x 32.27 y 35.42	2.300.—
Superí 3293; 8.66 x 21.12	3.500.—
Tafí entre Caaguazú y Tonelero, lote 6, manz. G; 8.66 x 34.66	3.600.—
Tafí entre Acassuso y Ercilla, lote 3, manz. D; 8.66 x 43.79	3.792.96
Tafí entre Palmar y Tuyutí, lote P, manz. manz. B; 8.66 x 25.98	2.900.—
Tandil entre Homero y Pje. Faustino Alsina, lote 19, manz. D; 8.66 x 26.19	4.200.—
Tartagal (Pje.) entre Ceretti y Avda. de los Constituyentes, lote 28, manz. A; 8.66 y 13.94	4.050.—
Tellier entre Juan B. Alberdi y Manuel Artigas, lote 10, manz. C; 8.66 x 37.67	4.900.—
Tellier entre Tuyutí y Palmar, lote 9, manz. B; 8.66 x 24.70	5.000.—
Tequendama entre Terrada y Condarco, lote 32, manz. 313; 8.66 x 45.55	3.307.50
Terrada esq. Habana, lotes 9 y 10, manz. 310; 10.39 x 26.25	3.800.—
Tinogasta entre Helguera y Argerich, lote 9, manz. 32; 8.66 x 35.46	4.500.—
Tinogasta entre Mercedes y Gualeguaychú, lote 28, manz. G; 8.66 x 34.99	3.800.—
Tonelero entre Saladillo y Bariloche, lote 11, manz. 27; 8.66 x 40.37	3.480.—
Tres Arroyos 280; 7.55 x 15.00	12.000.—
Tres Arroyos esq. Olaya, lote A, manz. A; 5.86 x 10.76 y 15.00, 6 metros de ochava	4.500.—
Tres Cruces (Avda.) esq. Desaguadero, lote 3; 4.23, 10.43 x 8.47 y 13.92, 6 mts. de ochava	4.000.—
Tres Cruces (Avda.) entre Cortina e Irigoyen, lote 5, manz. g; 8.66 x 25.93	4.400.—
Tronados entre Jaramillo y Cisne (Pje.), lote 12, manz. 2o1 B; 8.66, 8.66 x 35.19 y 35.33	5.600.—
Tronador esq. Ramallo, lote 17, manz. B; 7.16, 11.29 x 11.37 y 15.50	2.500.—
Unanué entre Saladillo y General Paz, lote 34, manz. 12; 8.66 x 17.37	360.—
Vallejos entre Gualeguaychú y Sanabria, lote 4, manz. 84; 8.66 x 22.53	3.400.—
Vallejos entre Allende y Benito Juárez, lote 51, manz. 24; 8.66 x 36.37, parte indivisa no establece	400.—
Víctor Martínez entre Avelino Díaz y Avda. Castañares; 8.66 x 50.73, 1/2 indivisa	6.700.—

(Continúa en la pág. 334)





EL ALQUILER DE LOS DEPARTAMENTOS DEPENDE DE MUCHOS FACTORES!

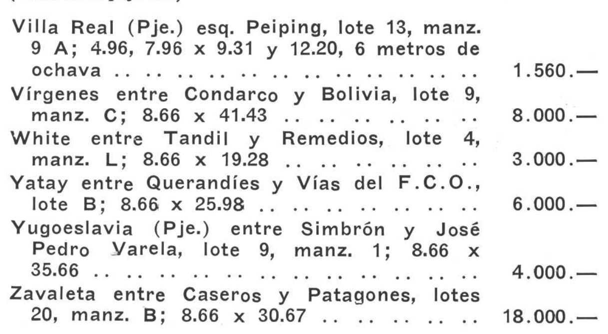
El arquitecto moderno bien sabe que son muchos los factores que influyen para que el edificio recién construído dé la renta calculada. Uno de esos factores - el más importante quizás - es, de que cada departamento tenga un refrigerador eléctrico... y si ese refrigerador es un "Westinghouse", no solamente el dueño de la propiedad saldrá beneficiado, sino también los inquilinos, pues tendrán a su disposición, el refrigerador más moderno, el de mejor calidad, y el más económico en consumo de corriente.

Westinghouse

WESTINGHOUSE ELECTRIC

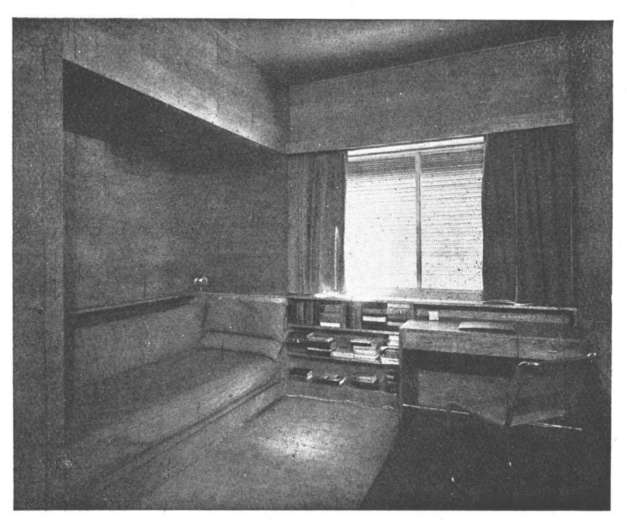
CUESTA UN POCO MAS, PERO... ES Westinghouse

(Viene de la pág. 244)



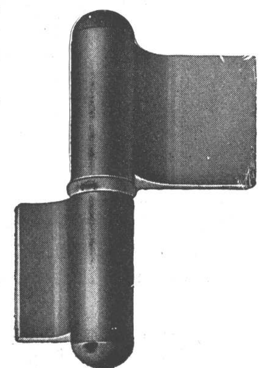
Villa Real (Pje.) esq. Peiping, lote 13, manz. 9 A; 4.96, 7.96 x 9.31 y 12.20, 6 metros de ochava	1.560.—
Vírgenes entre Condarco y Bolivia, lote 9, manz. C; 8.66 x 41.43	8.000.—
White entre Tandil y Remedios, lote 4, manz. L; 8.66 x 19.28	3.000.—
Yatay entre Querandíes y Vías del F.C.O., lote B; 8.66 x 25.98	6.000.—
Yugoeslavia (Pje.) entre Simbrón y José Pedro Varela, lote 9, manz. 1; 8.66 x 35.66	4.000.—
Zavaleta entre Caseros y Patagones, lotes 20, manz. B; 8.66 x 30.67	18.000.—



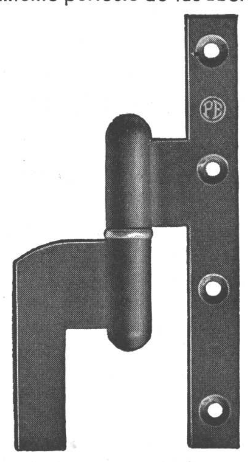


Una decoración del arq. Daniel Duggan





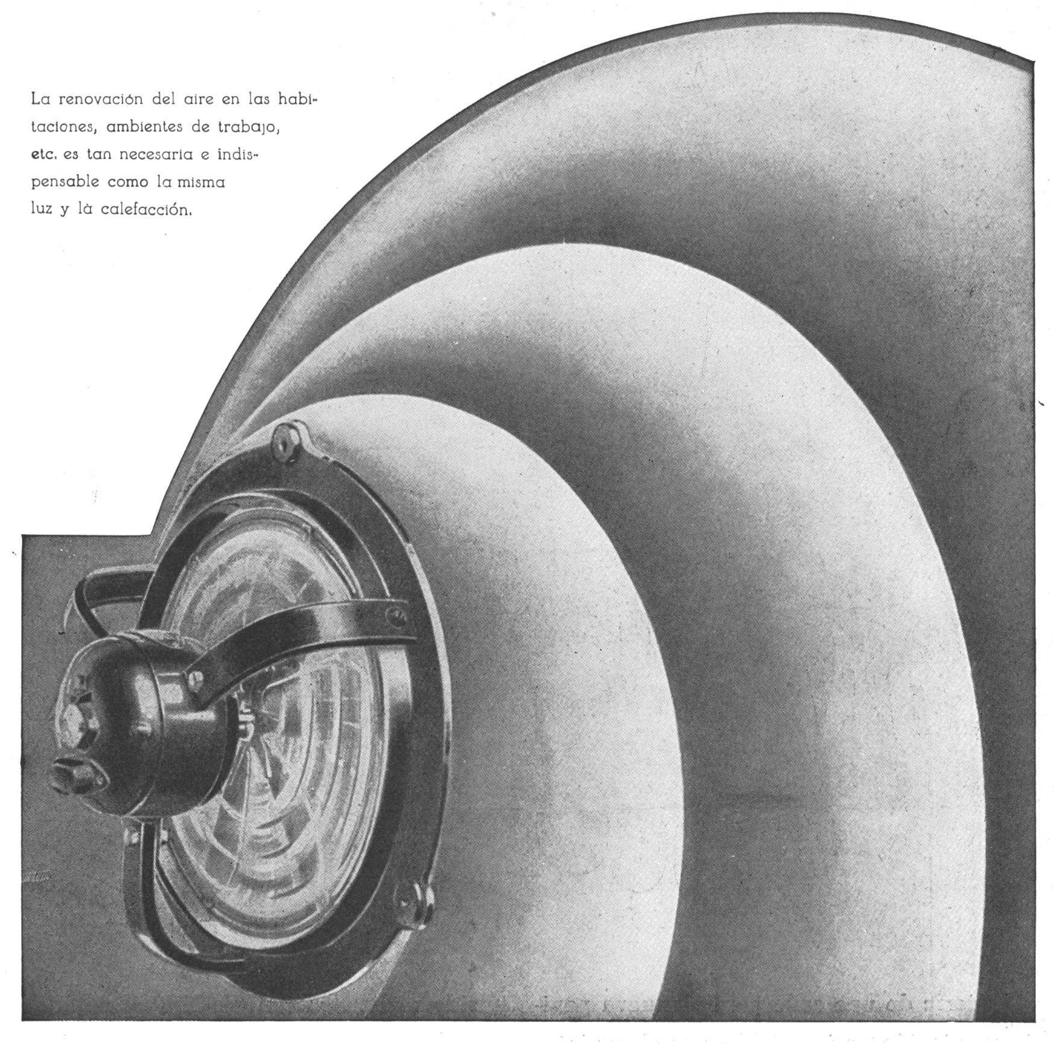
Nuevo modelo para carpintería metálica



Pomelas mixtas para carpintería metálica y puertas de madera.



extractores de aire Marelli



"MOTORES MARELLI" Soc. An. - Callao 353

U. T. 35, LIBERTAD 4600 - 4601

Suc. ROSARIO: Calle Rioja 1342 — **CORDOBA: Calle Santa Rosa 65**



A. MILANO

MUEBLES de ACERO para cocinas, offices y cuartos de baño.

En casi todas las obras en construcción colocamos nuestros muebles de acero, que se prefieren por sus ventajas de fabricación y esmerada terminación

PICHINCHA 1731 - 47
U.T. 23 - B. Orden 0758



CERRADO AL TRAFICO

DURANTE POCO TIEMPO...

El cierre de una calle para su nueva pavimentación es inevitable por el carácter del trabajo que se realiza. Pero el tiempo que durará ese "cerrado al tráfico" es convencional y se podrá reducir de acuerdo al cemento que se emplea en la construcción. Si el hormigón es elaborado con cemento 'INCOR' de endurecimiento rápido, entonces se anticipa la terminación de la obra, y la calle puede ser librada al tránsito en mucho menos tiempo del que se hubiera empleado con cemento común. Importantes construcciones, tanto públicas como privadas, han sido realizadas con 'INCOR' y en todos los casos se ha comprobado la utilidad que representa el empleo de este cemento para la pronta habilitación de cualquier clase de obra. Esta rapidez constructiva que se logra con cemento 'INCOR', beneficia considerablemente al comercio de la zona y al público en general.

'INCOR'

El cemento argentino de endurecimiento rápido





COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND

RECONQUISTA 46 - BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 - ROSARIO



I-P. H. 12



nuestra arquitectura

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT - SARMIENTO 643 - BUENOS AIRES

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 12—; en el exterior $ 15.— Números sueltos, en la Argentina $ 1,20; en el extranjero $ 1,50. — Números atrasados, $ 2.—

SUMARIO:

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual No. 027827

DIRECCIÓN DE LOS COLABORADORES DE ESTE NÚMERO

Arq. Ing. Antonio U. Vilar — L. N. Alem 2228
Arqs. Sanchez, Lagos y de la Torre — Córdoba 744
Ing. Guillermo A. Peña — Perú 613

9

Septiembre de 1938

ARQ. GERHART DOERGE
ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR

EDIFICIO DE LA



La fachada principal.

El continuo aumento de la producción en la Química Schering S. A. y la necesidad de elaborar nuevos preparados exigieron la construcción de un edificio apropiado que respondiera de la manera más eficiente a todas las necesidades del establecimiento.

Después de buscar una ubicación que contemple las facilidades de comunicación y la posibilidad de lucir el edificio se adquirió el terreno de la esquina de las calles Monroe y Migueletes.

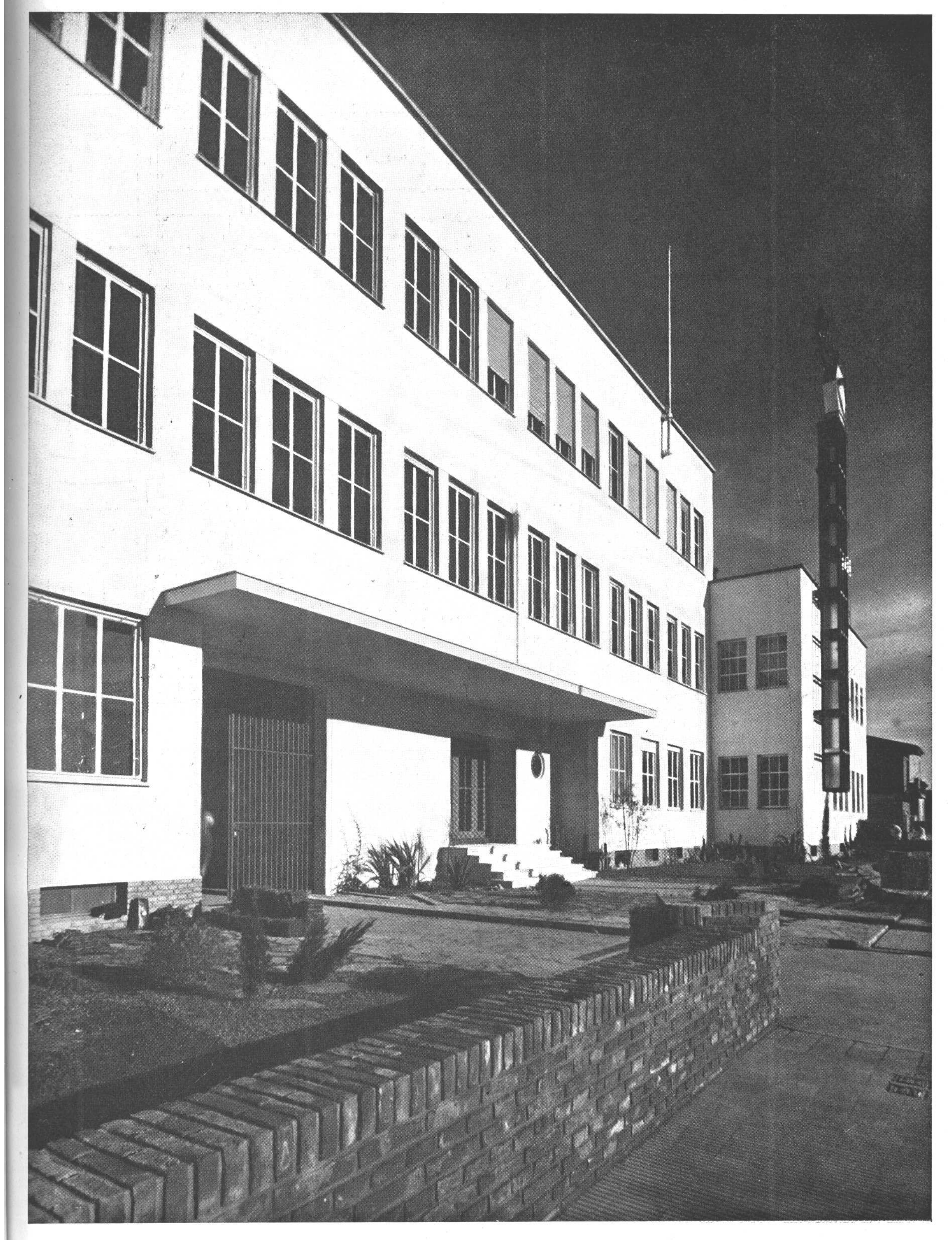
Como en todos los edificios industriales, se ha requerido al proyectar el de la Química Schering, un estudio y conocimiento muy detenido de las funciones a que está destinado y de los factores locales que intervienen.

La Química Schering S. A. ha construído ya varias grandes fábricas de esta índole sobre todo en Alemania y en las principales ciudades del mundo, lo que ha permitido aprovechar experiencias de gran valor para la concepción de la planta.

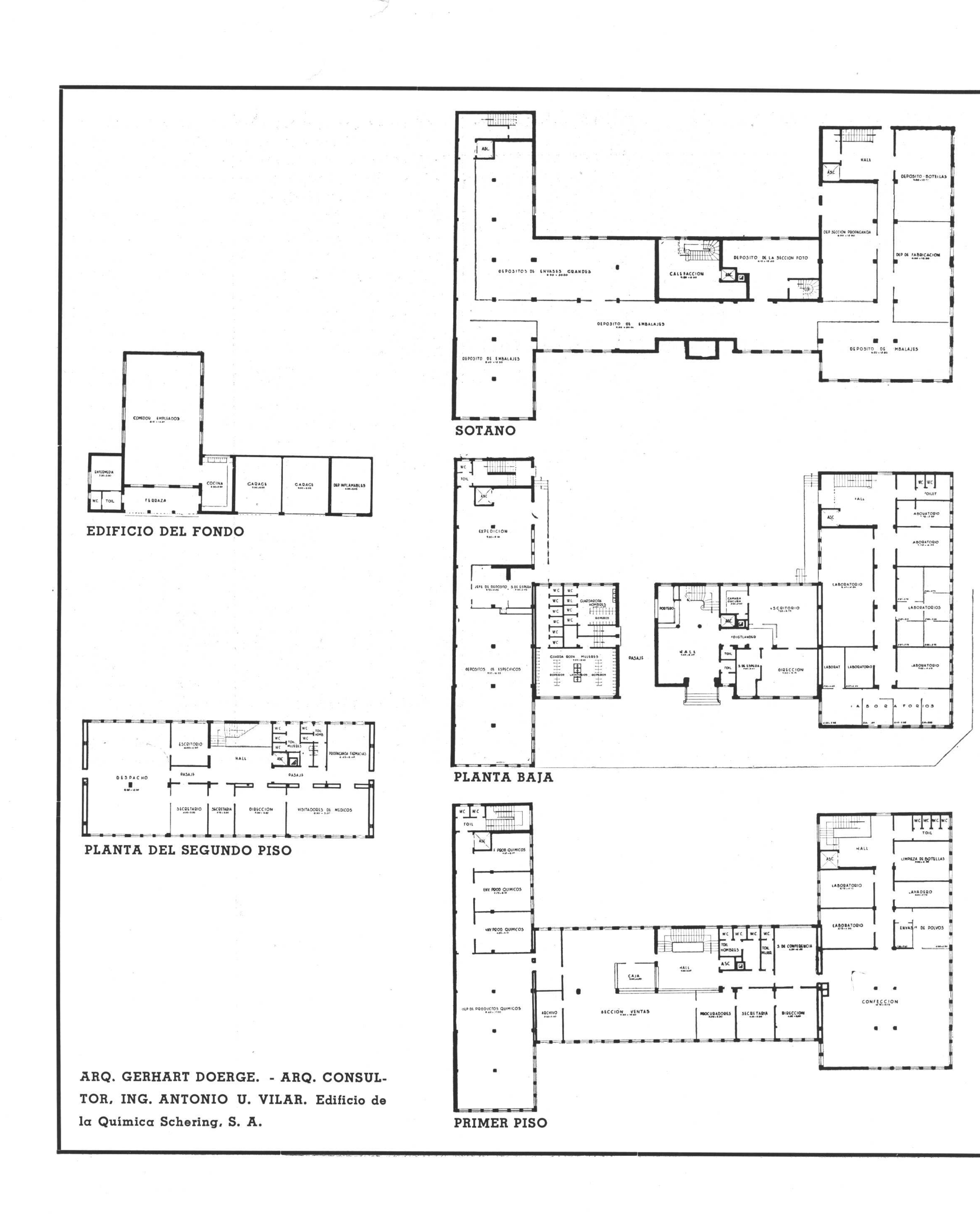
La curva del aumento de la producción de esta firma en nuestro país, ha exigido prever la posibilidad de futuras ampliaciones independientes en las distintas secciones de la instalación sin afear el conjunto del edificio.

La categoría y aplicación de los productos de esta industria, tan ligada a las actividades científicas de la medicina, son factores que no han podido dejarse de lado al encarar la faz arquitectónica del proyecto, habiéndose procurado un tratamiento que

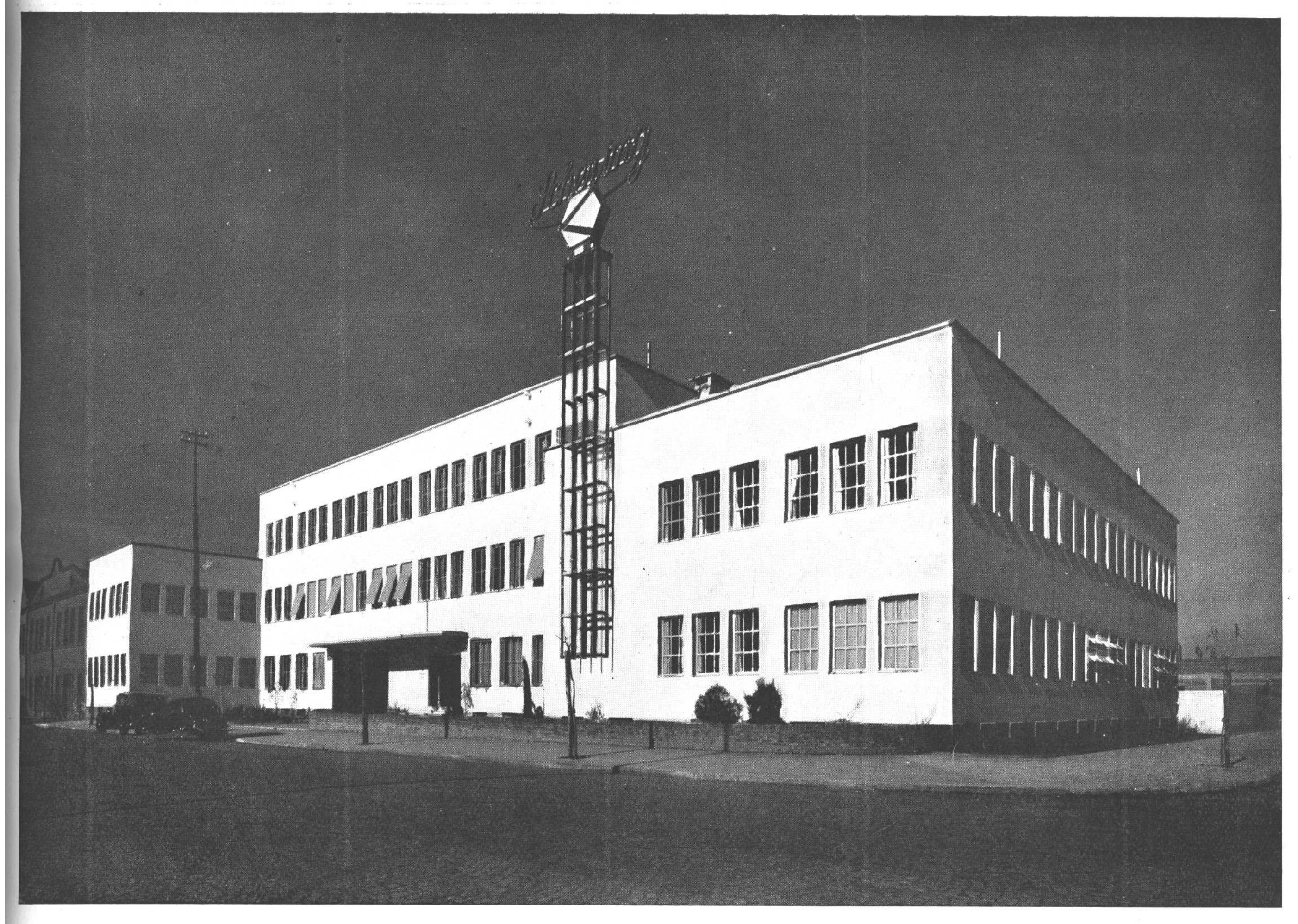
QUIMICA SCHERING



Detalle de las entradas y del jardín del frente.



ARQ. GERHART DOERGE. - ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Schering, S. A.



ARQ. GERHART DOERGE — ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Shering, S. A. Perspectiva sobre la esquina de Monroe y Migueletes

por su dignidad y composición exprese algo más que una simple fábrica; si bien es oportuno recalcar que existe la tendencia actual de tratar las fábricas como asuntos de franca arquitectura y hasta de carácter monumental ya que significan emporios de trabajo, inteligencia y progreso social.

Y como un edificio de esta índole no tiene porqué ser de aspecto lóbrego, se planteó como solución fundamental destinar un pedazo de terreno útil y muy necesario para jardín sobre la fachada principal. Es una verdadera lástima que, en ubicaciones como la del nuevo edificio, no se haya realizado el arbolado de las calles, obligando la construcción más adentro de la línea para conseguir jardines que neutralicen con un poco de naturaleza la falta de alegría de nuestra ciudad.

El jardín del frente se ha dejado ex-profeso sin verja, para que resulte simultáneamente un complemento de la calle y del edificio.

El establecimiento de la Química Schering consta de oficinas, fabricación, depósitos, lo que ellos llaman "servicios sociales" y dependencias generales.

La planta tiene en conjunto la forma de una U con el frente principal en la base, sobre calle Monroe y las alas o cuerpos laterales aislados por juntas de dilatación que evitan también la transmisión de ruidos.

En el cuerpo central se han ubicado las oficinas que incluyen las secciones de propaganda, venta y fotografía, ocupando un piso cada sección.

La parte de fábrica ocupa el ala derecha y consta de una serie de locales especiales distribuídos según el orden y requerimientos de la fabricación y del embalaje.

El ala izquierda se destina a depósitos comunicándose ambas alas por el subsuelo que es a la vez depósito de materias primas y local de máquinas.

Se han proyectado, además, varios locales sanitarios, distribuidos convenientemente, con vestuarios para ambos sexos.

En el contrafrente del terreno y cerrando el gran patio central, existe un edificio independiente destinado a garages y depósitos especiales con un ala adyacente en la que se ha ubicado un gran comedor y living-room para personal con cocina y galería anexas y una enfermería con sus dependencias.

La solución de la planta en U, con las secciones principales independientes, permite ampliar separadamente cada una de ellas, haciendo nuevos pisos altos y, en cuanto a las alas laterales, pueden también ampliarse en planta hacia el costado sur.

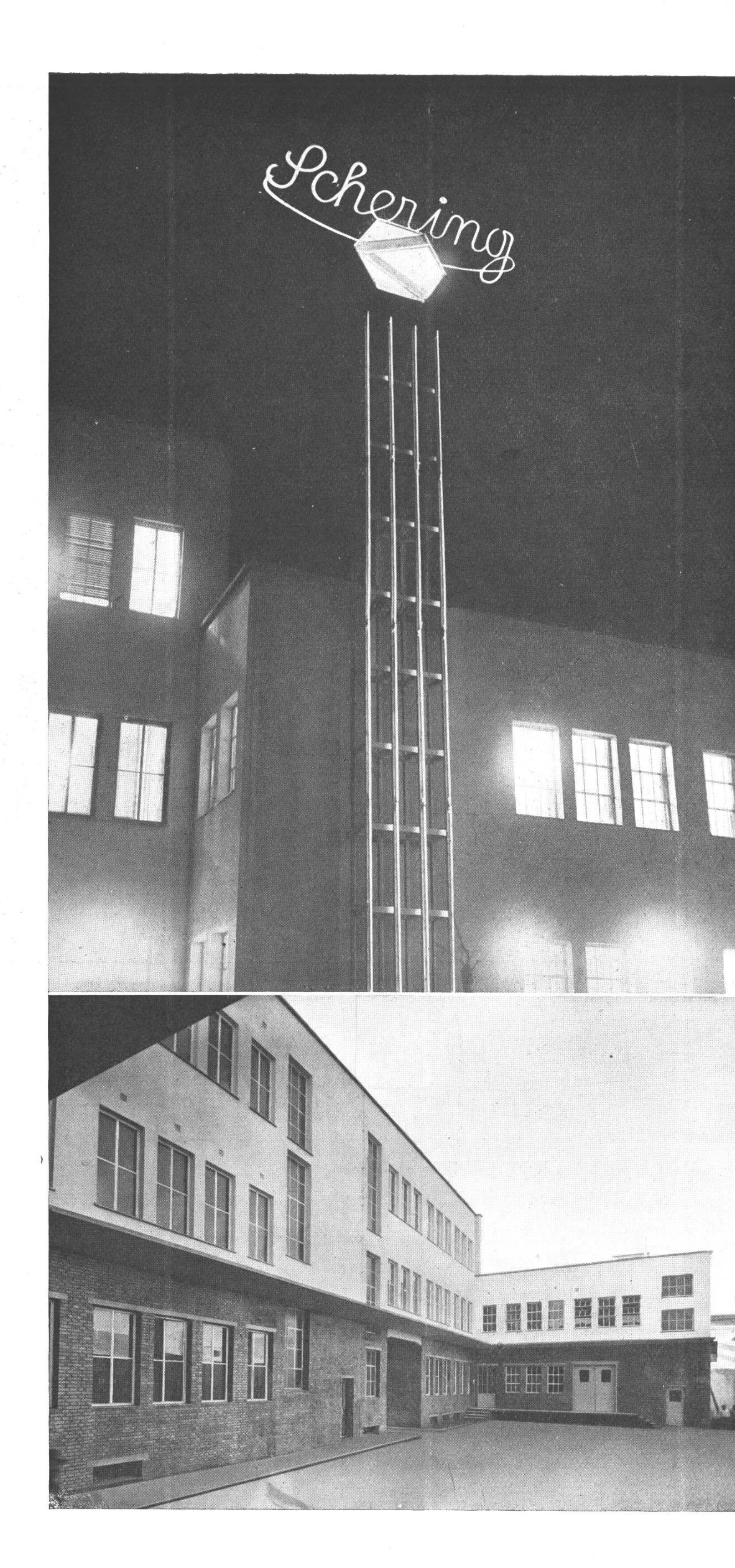
Sobre el frente principal se han ubicado adosadas, la entrada del público y empleados y la de vehículos y mercaderías, desembocando ésta en el gran patio central y en forma de que un sólo portero controle todo el movimiento.

El edificio ha sido construído por la Geopé y terminado en un plazo de 7 meses gracias a un notable esfuerzo de buena organización.

El esqueleto es de hormigón armado, dividido como se ha dicho en tres secciones, y los trabajos de fundación han sido difíciles y costosos a causa de encontrarse muy cerca la napa freática, lo que ha exigido muy buenas aislaciones con fieltros asfálticos y un sistema de drenajes previsto para el caso de elevación extraordinaria de la napa, en cuyo caso tales drenajes descargan en un pozo provisto de bombeo automático.

Los techos son planos, aislados con dobles capas de Celotex y cubiertas asfálticas.

El tratamiento de los interiores en los locales de público, oficinas principales, laboratorios y ambientes de fabricación fina, responde a las tendencias contemporáneas y a un aspecto especialmente higiénico y luminoso.



ARQ. GERHART DOERGE. - ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Schering, S. A. Arriba, Detalle del letrero luminoso con la característica de la marca en filetes verdes y rojos. Se ve a gran distancia, desde las Avdas. Centenario y Blandengues y resulta una nota elegante y alegre en ese paraje. ABAJO, Vista del edificio sobre el patio



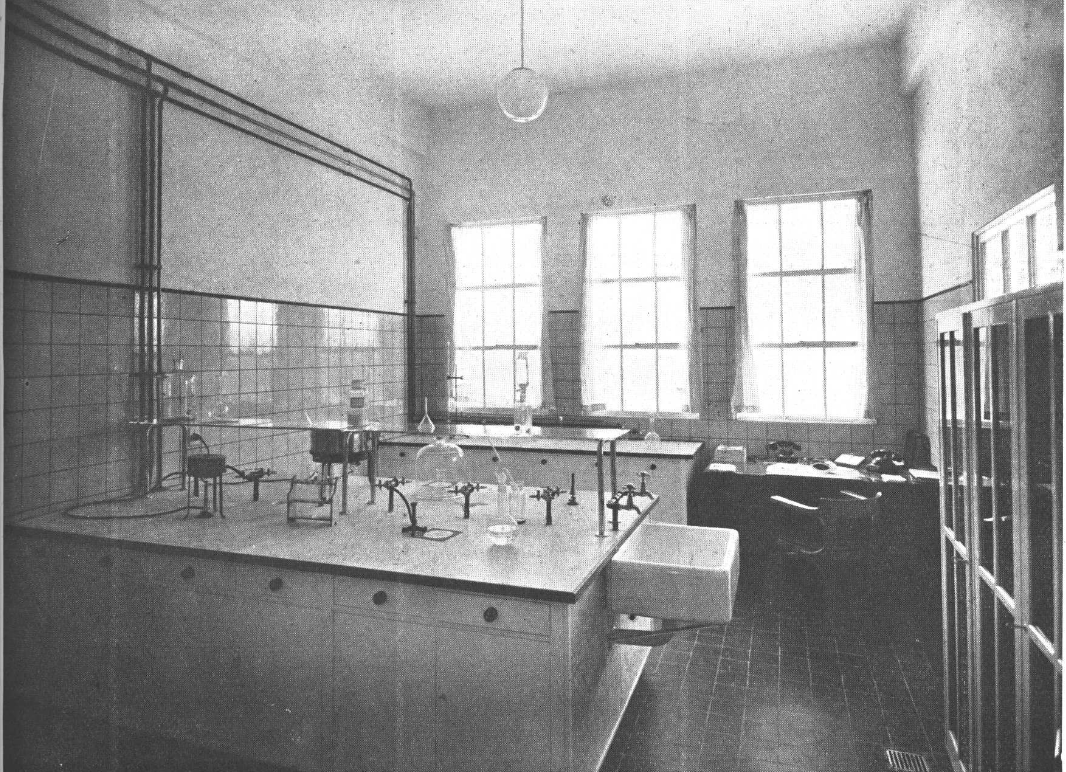
ARQ. GERHART DOERGE. - ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Schering S. A. Vista nocturna sobre la fachada principal.



ARQ. GERHART DOERGE. — ARQ. CONSULTOR, ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Schering, S. A. ARRIBA A LA IZQUIERDA, La entrada de vehículos y mercaderías. ARRIBA A LA DERECHA, La escalera central entre el 1º y el 2º piso ABAJO, Hall de público en las oficinas del primer piso.



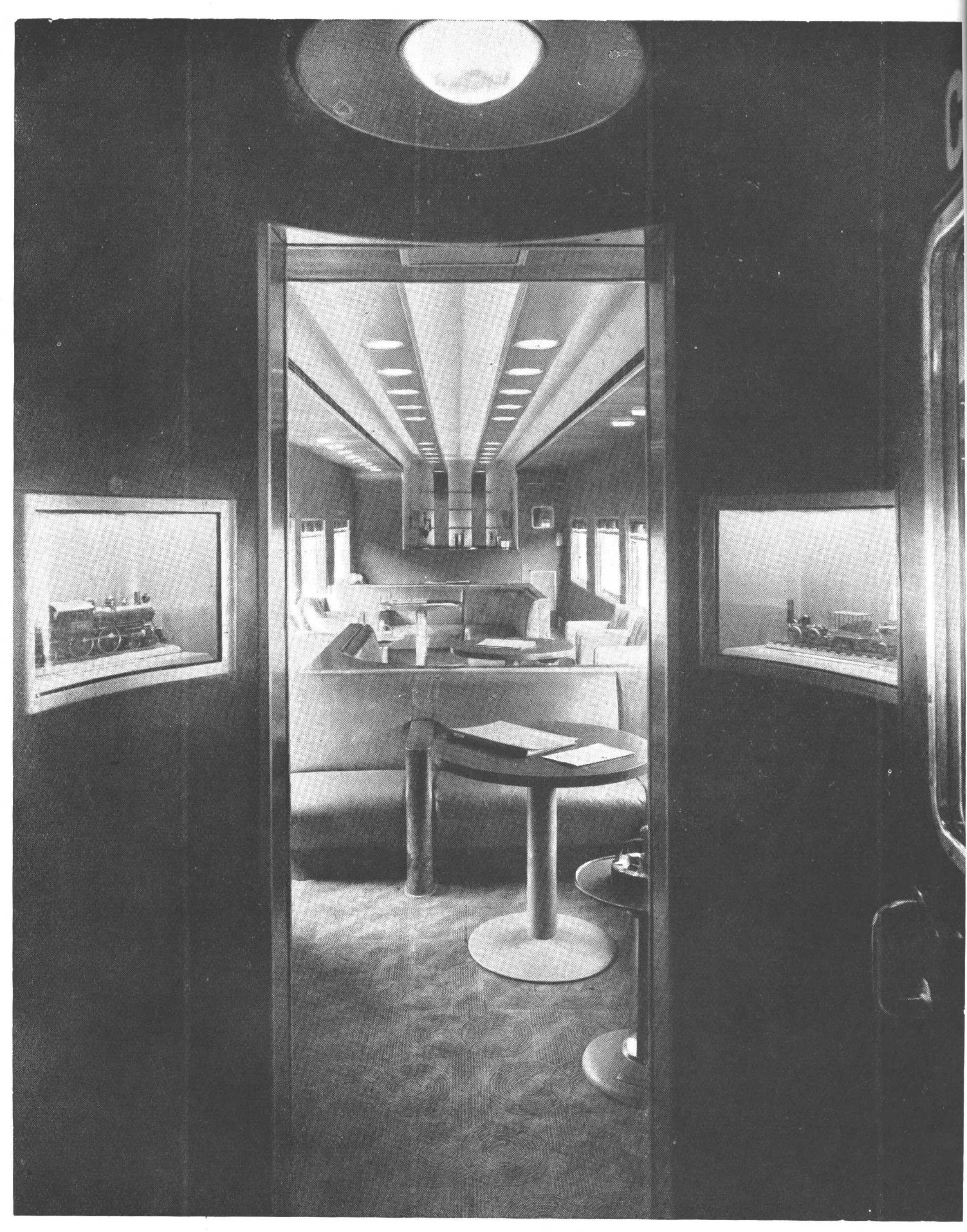




ARQ. GERHART DOERGE. — ARQ. CONSULTOR ING. ANTONIO U. VILAR. Edificio de la Química Schering, S. A. Vistas de dos laboratorios.

HENRY DREYFUSS

NUEVO TREN



Uno de los coches comunes. En primer plano el vestíbulo semi-circular, en el que se ven dos nichos con sendas locomotoras en miniatura; una de ellas reproduce la que arrastró el primer tren en el Estado de Nueva York; la otra es una copia fiel de la famosa máquina 999, que en el año 1893 marcó la velocidad de 180 kilómetros por hora, record de aquel entonces.

A E R O D I N A M I C O



Vista de un coche común. Se puede observar la distribución original de los muebles, adoptado para permitir la formación de pequeños grupos, con comodidad para leer o conversar. Las canaletas de cobre para la iluminación constituyen un elemento apreciable de la decoración.

Estos nuevos trenes que corren entre Nueva York y Chicago son, seguramente, los más modernos, distinguidos y lujosos que existen en el mundo. El viaje inaugural fué realizado el 15 de Junio último.

Los 62 coches y las 10 locomotoras aerodinámicas construídas especialmente para atender este servicio entre las dos más grandes ciudades de los Estados Unidos significan, sin duda, la imposición de nuevos standards de confort, belleza y lujo en materia de transporte ferroviario. Por eso su realización puede ser considerada a la vez como un triunfo de la estética y de la

ingeniería. Los nuevos trenes recorren la distancia entre Nueva York y Chicago en 16 horas, 4 menos que el horario anterior.

Cuando el tren está en marcha, a velocidades variables entre 96 y 128 kilómetros por hora, parece un tubo gris metálico bruñido, sobre ruedas, impresión acentuada porque los vestíbulos de los coches quedan unidos uno dentro de otro, y los estribos recogidos y, por lo tanto, invisibles. La unidad exterior de todo el tren está acentuada por la ininterrumpida superficie lisa y por la franja gris oscura, bordeada de azul y llevando en su centro dos listas plateadas, que corre desde el tender de la locomotora hasta la parte terminal del último coche. Al frente del tren, va una poderosa locomotora a vapor de líneas aerodinámicas con las ruedas pintadas en color aluminio, lo que hace un contraste llamativo con el color gris del conjunto.

Aunque cada tren está compuesto, a lo menos, de 13 unidades, con planos, amueblamientos y decoraciones variadas, una combinación sencilla de colores los vincula a todos. Desde la locomotora hasta el último coche ("observation car", o coche trasero con mirador), el exterior es en dos tonos de gris, con rayas azules y plata. En los interiores, los colores azul, canela, gris y herrumbre han sido usados en variados tonos y terminados, en combinación con los colores naturales de las maderas, metales y cueros.

Los tres tipos de coches —comunes, comedor y "observation cars"— han sido proyectados por Henry Dreyfuss, uno de los más notables proyectistas industriales de los Estados Unidos, de quien ya publicó Nuestra Arquitectura otro tren: "The Mercury" que fué algo así como el predecesor del que publicamos en esta oportunidad.

Todos los coches disponen de aire acondicionado, permitiendo así a los pasajeros el disfrutar de "temperatura hecha por el hombre" durante todo el año. Aún cuando el tren está parado en las estaciones terminales, funciona el equipo de acondicionamiento. En los coches dormitorios, que son todos del sistema "pullman", cada pasajero tiene su baño particular. A través de todo el tren, hay una sensación de espaciosidad, lujo y confort.

El uso de nuevos mecanismos de acoplamiento y enganche, rígidos, ha permitido una marcha mucho más suave, ya que las paradas y arranques del tren no van acompañadas de los acostumbrados golpes y contra golpes entre la locomotora y los coches y entre los coches entre sí.

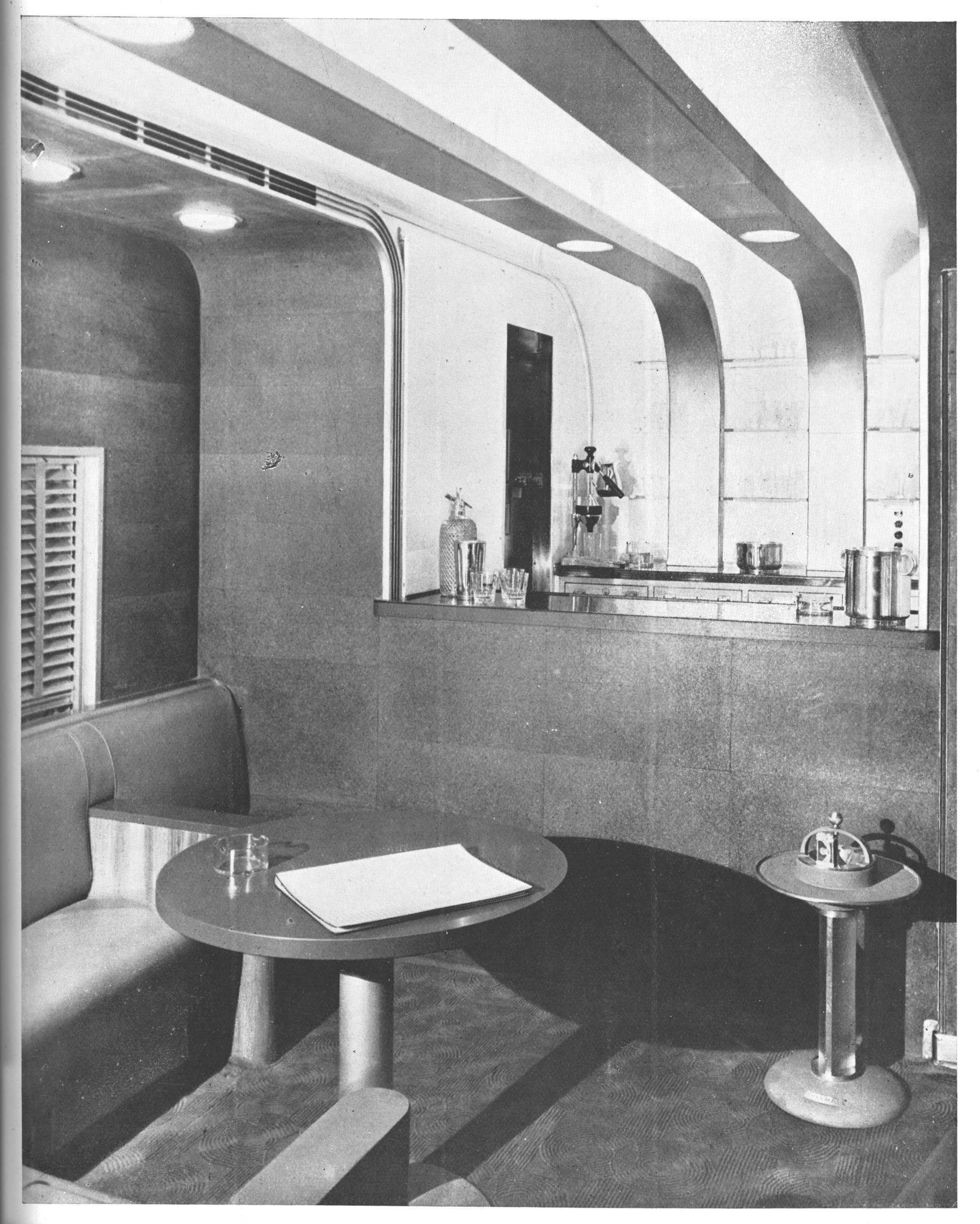
Otra característica notable de los nuevos trenes es su sistema de iluminación que ha sido proyectado para dar un máximo de luz allí donde más se necesita. Toda la luz es suave, uniforme y sin reflejos, y el sistema ha sido tan bien estudiado que puede afirmarse que, tanto desde el punto de vista utilitario como del decorativo, resultará difícil de superar.

El nuevo tren es, probablemente, el primero compuesto de diversas unidades que está equipado con un sistema de señales eléctricas; ello reduce el tiempo necesario para transmitir, desde el último coche a la locomotora, señales de arranque y parada. Está igualmente equipado con una instalación de teléfonos, que permite a los mozos o camareros los llamados al comedor desde cualquier parte del tren, ya para reservar asientos, para ordenar comidas, etc.

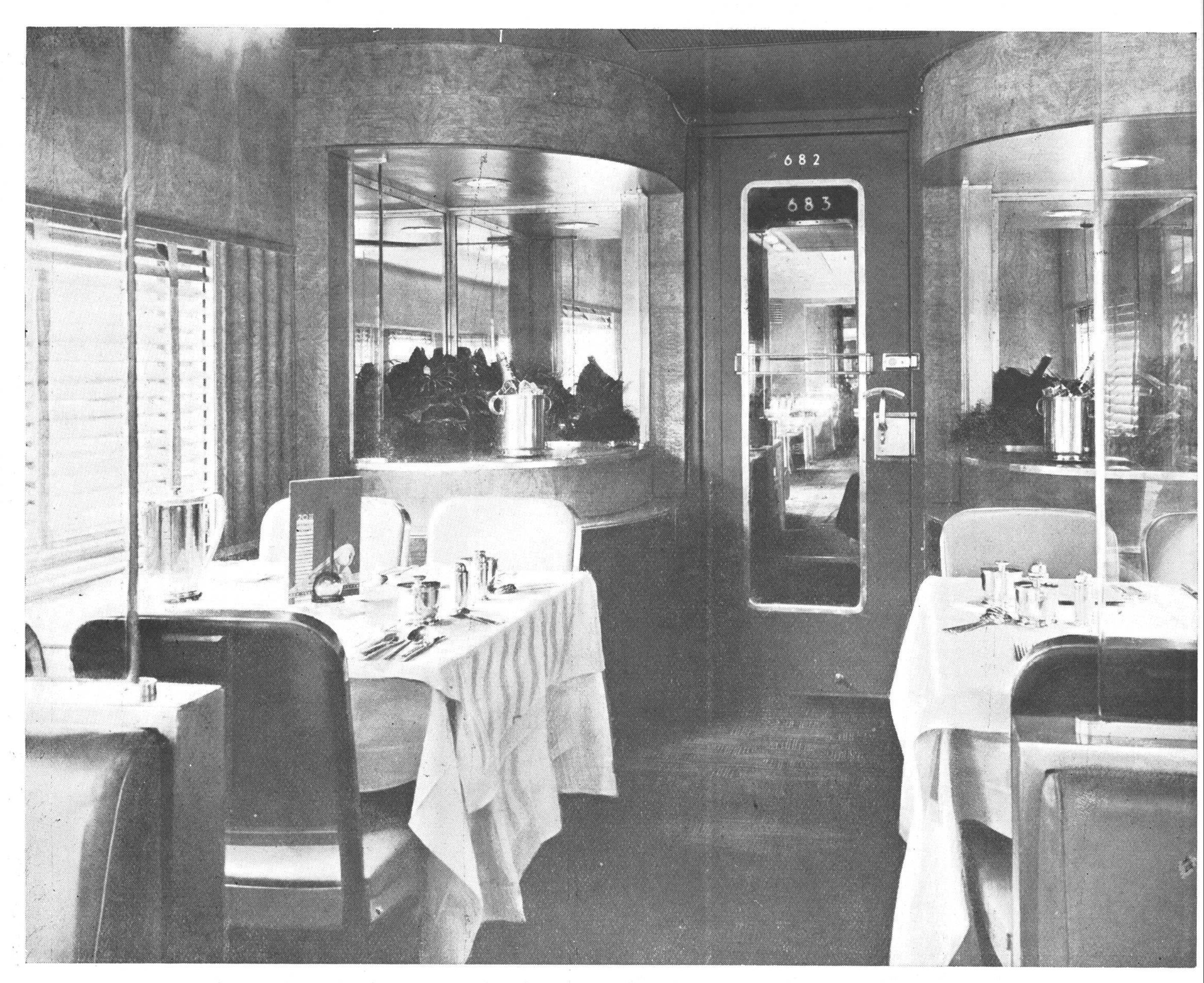
Para este convoy se ha creado también una nueva insignia dibujada por Dreyfuss; ella ha sido hecha en luces fluorescentes en la parte trasera del tren e impresa en la papelería, fuentes, platos, boletos del tren y hasta en las cajas de fósforos hechas especialmente para los pasajeros del "20th Century".

Se ha instalado un equipo de radio en los comedores. También hay un altoparlante que trasmite las piezas de un fonógrafo con discos que se cambian automáticamente y que funciona cuando no hay transmisión por radio.

En el muro de los "observation cars" hay un velocímetro y un podómetro. De una ojeada, los pasajeros pueden saber en cualquier momento la velocidad a la que marcha el tren y la distancia que ha cubierto. Una de las características destacadas de estos coches es que tienen un departamento de lujo, compuesto de una sala y un dormitorio, que pueden ser unidos por la supresión de un tabique plegadizo. Este departamentito tiene toda clase de comodidades, incluso una lluvia.



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. El bar situado a uno de los extremos de los coches comunes, que lleva una estanteria de material plástico parecido al vidrio. Las paredes están revestidas de corcho color castaño con guarniciones de cobre



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Uno de los dos pequeños salones que terminan en los dos extremos el coche comedor. Las paredes son de nogal, los cielos rasos de color herrumbre y las sillas en cuero gris. Los armarios en cuarto de círculo llevan plantas y están iluminados.

El interior de los coches en todos sus detalles y equipos, muchos de los cuales son únicos, constituyen un verdadero hotel sobre ruedas. El "observation car", por ejemplo, en su sección principal, tiene asientos de cuero azul adosados a cada lado de un pasaje central, que lleva una alfombra gris. Los sillones están separados por angostas columnas de bronce que llegan hasta el cielo raso del coche. Algunas mesas de nogal dispensan comodidad para los diarios, ceniceros, etc. y luces fijas, ubicadas sobre cada sillón proporcionan una iluminación excelente. Las paredes laterales son de cuero gris y las de los extremos están recubiertas con fotomurales realizados en grueso tejido de lana a mano, reproduciendo vistas de Chicago y Nueva York. Debajo de cada uno de estos cuadros hay un sillón curvo, una mesa y dos sillones tapizados en cuero de chancho.

Los coches comunes han sido proyectados por Mr. Dreyfuss de manera de asegurar todo el espacio abierto que sea posible. Se



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Vista del salón grande del centro en un coche comedor. Los asientos han sido distribuidos de manera novedosa; paredes revestidas de cuero gris, espejos entre las ventanas; sillas de cuero color herrumbre. Cuando se han terminado las comidas se pueden levantar las tapas de las mesas, quedando otras circulares pequeñas, aptas para juegos de cartas, etc.



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Vista del interior de uno de los pequeños salones de los extremos del coche comedor, a través de la ventanilla.

ha dado una disposición nueva a los muebles, que ha reemplazado a la usual de mesa y sillas en línea recta; los sillones son angulares, permitiendo la formación de pequeños grupos de personas; un escritorio y algunos asientos sueltos complementan el amueblamiento. Las paredes son en corcho color castaño con guarniciones en cobre, siendo el resto de la decoración de colores herrumbre y gris.

A un extremo del coche hay un bar completamente equipado, con una estantería de un nuevo material plástico semejante al vidrio. Canaletas de cobre para la iluminación que corren por el cielo raso del bar se continúan sobre el hall adyacente, constituyendo un elemento valioso de la decoración. En este coche hay también una peluquería de forma octogonal.

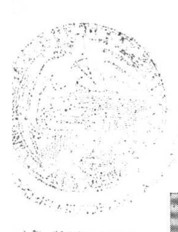
Los coches comedor, asimismo, son nuevos como concepción y muy agradables en su arreglo, pues tienen toda la atmósfera



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Una mesa puesta, en que puede verse la disposición de una parte de los asientos. La marca distintiva de este tren, llamado "20 th Century", ha sido dibujada por Dreyfuss y figura estampada en la porcelana, impresa en los menús, etc.

de un restaurant moderno y elegante. Cada uno está compuesto de un salón grande en el medio, con un salón más pequeño a cada uno de los extremos. También hacia un extremo del coche están la cocina y el "pantry". Por primera vez se ha establecido un sistema de asientos "flexible" ya que un pasajero puede sentarse sólo y pueden formarse grupos desde 2 hasta 5 personas. La capacidad de cada coche es de 38.

En el salón más grande del centro, se han puesto mesas delante de sofás curvos colocados en dos rincones opuestos diagonalmente. Próxima a esa mesa se ha colocado otra individual que puede ser usada en combinación con aquella. En los otros dos rincones se han colocado sofás que miran el coche a lo largo. Algunas mesas han sido colocadas una al lado de la otra, con asientos que ocupan disposiciones diversas. Este arreglo rompe con la disposición tradicional de las mesas y sillas colocadas



HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Uno de los extremos de los "Observation cars", coche traseros con mirador; foto mural en tejido de lana grueso; sillones tapizados en cuero de chancho.

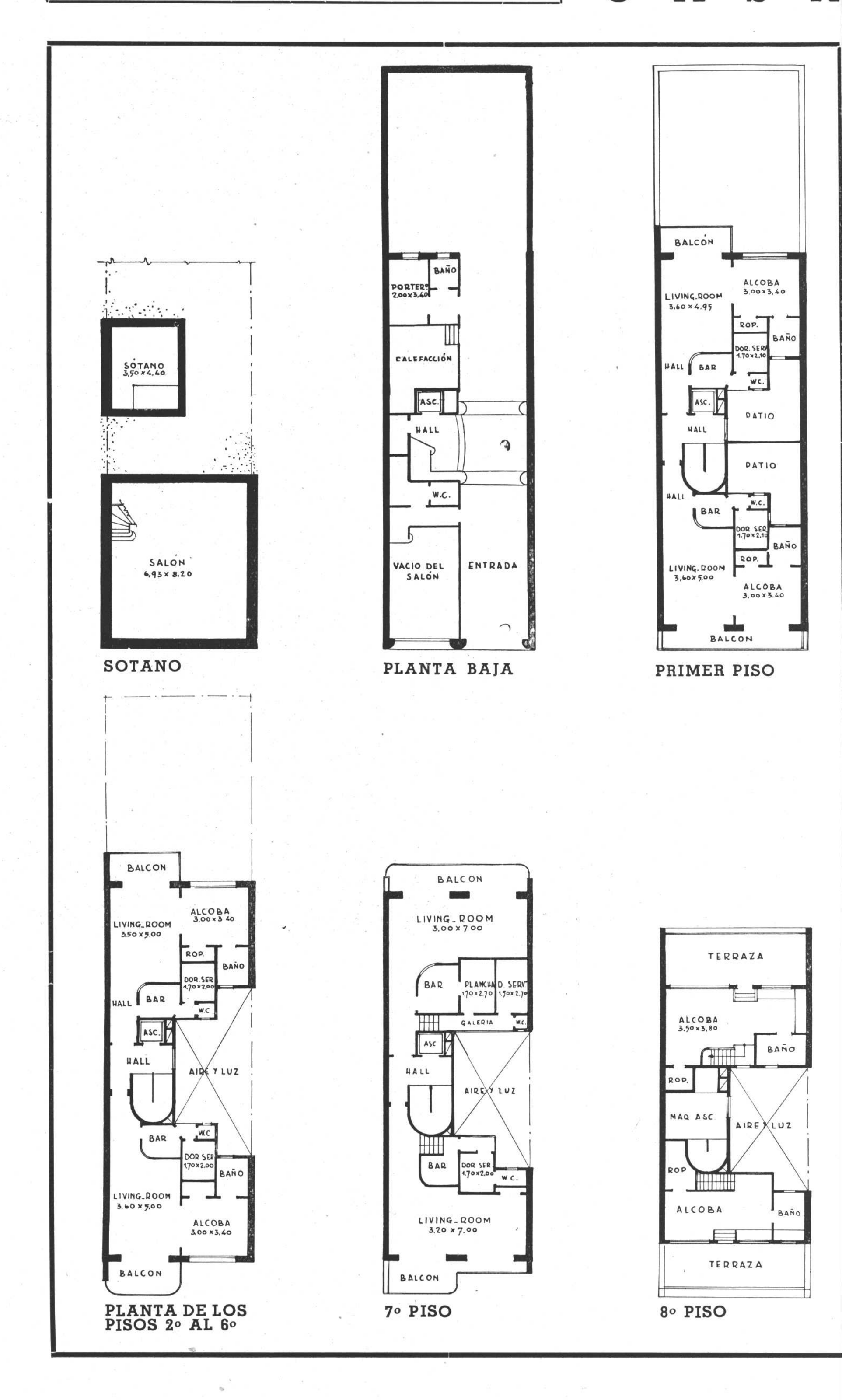
simétricamente con un angosto pasaje en el medio y da una apariencia agradable y acogedora al comedor. En esta parte del medio del salón comedor, las paredes están revestidas de cuero gris y espejos entre las ventanas. Los sofás adosados son de cuero gris, haciendo juego con el color de las paredes, aunque de un terminado diferente. Las sillas son de cuero color herrumbre.

Los pequeños salones de los extremos, que son de un carácter más íntimo, proveen un contraste en efectos decorativos. En estos ambientes, las paredes son de nogal, los cielo rasos color herrumbre y las sillas en cuero gris. La alfombra en todo el coche comedor es en tres tonos de herrumbre. Estos salones están separados del principal por unas divisiones constituídas por un nuevo material plástico semejante al vidrio pero que no se astilla al romperse. En dos de los rincones de este pequeño

(*Sigue en la pág. 334*)

HENRY DREYFUSS. NUEVO TREN AERODINAMICO. Una vista del "Observation car". Asientos de cuero azul, alfombra gris, columnas de bronce entre los sillones, mesa de nogal. Las paredes laterales están recubiertas de cuero gris.

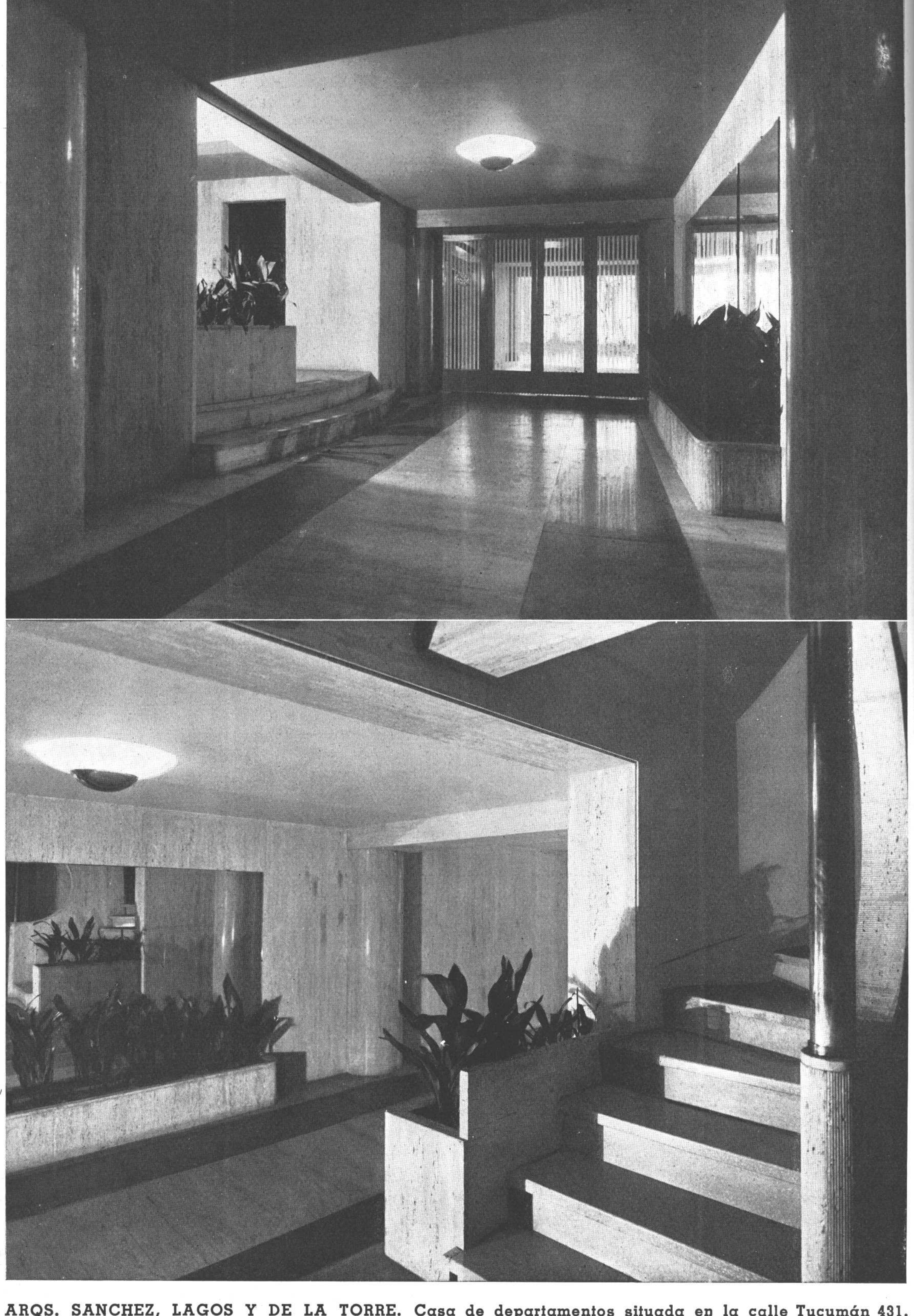
ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE | C A S A



DE DEPARTAMENTOS



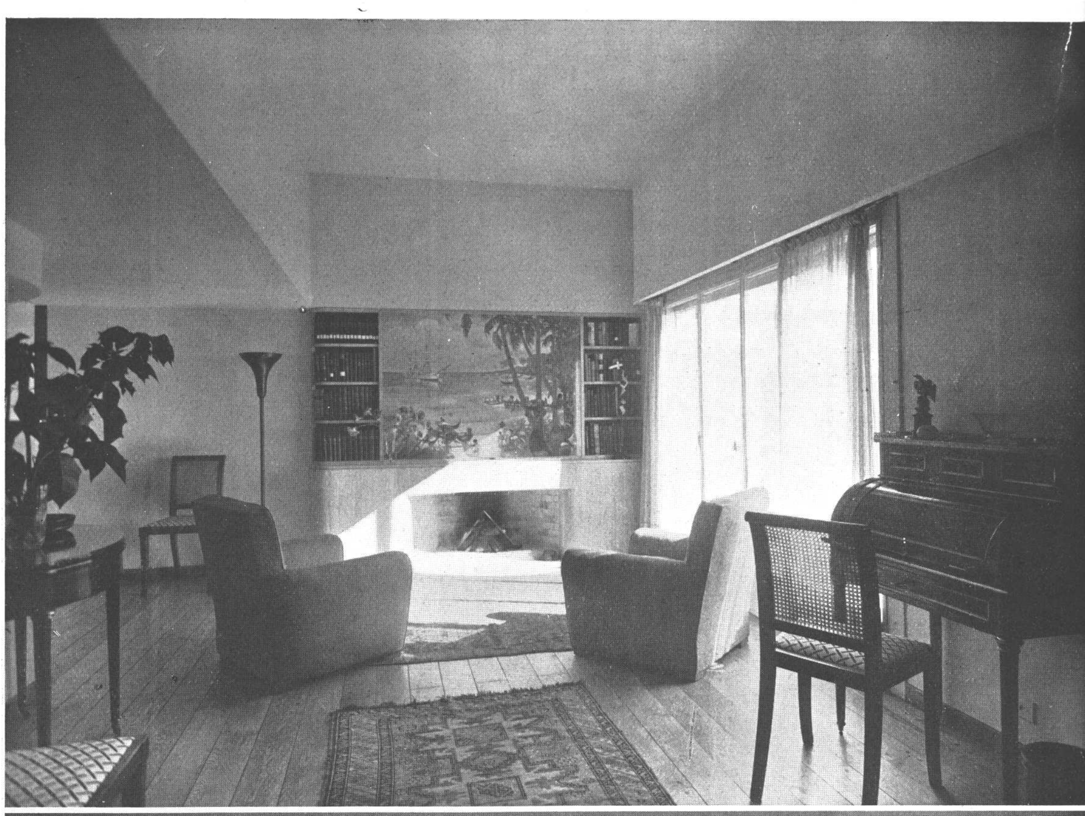
La terraza-jardín en el 8º piso.



ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos situada en la calle Tucumán 431. ARRIBA, la entrada principal vista hacia el jardín. ABAJO, el primer tramo de la escalera en la entrada principal.



ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos; dos fotografias del 7º piso. ARRIBA, el bar. ABAJO, el living-room.

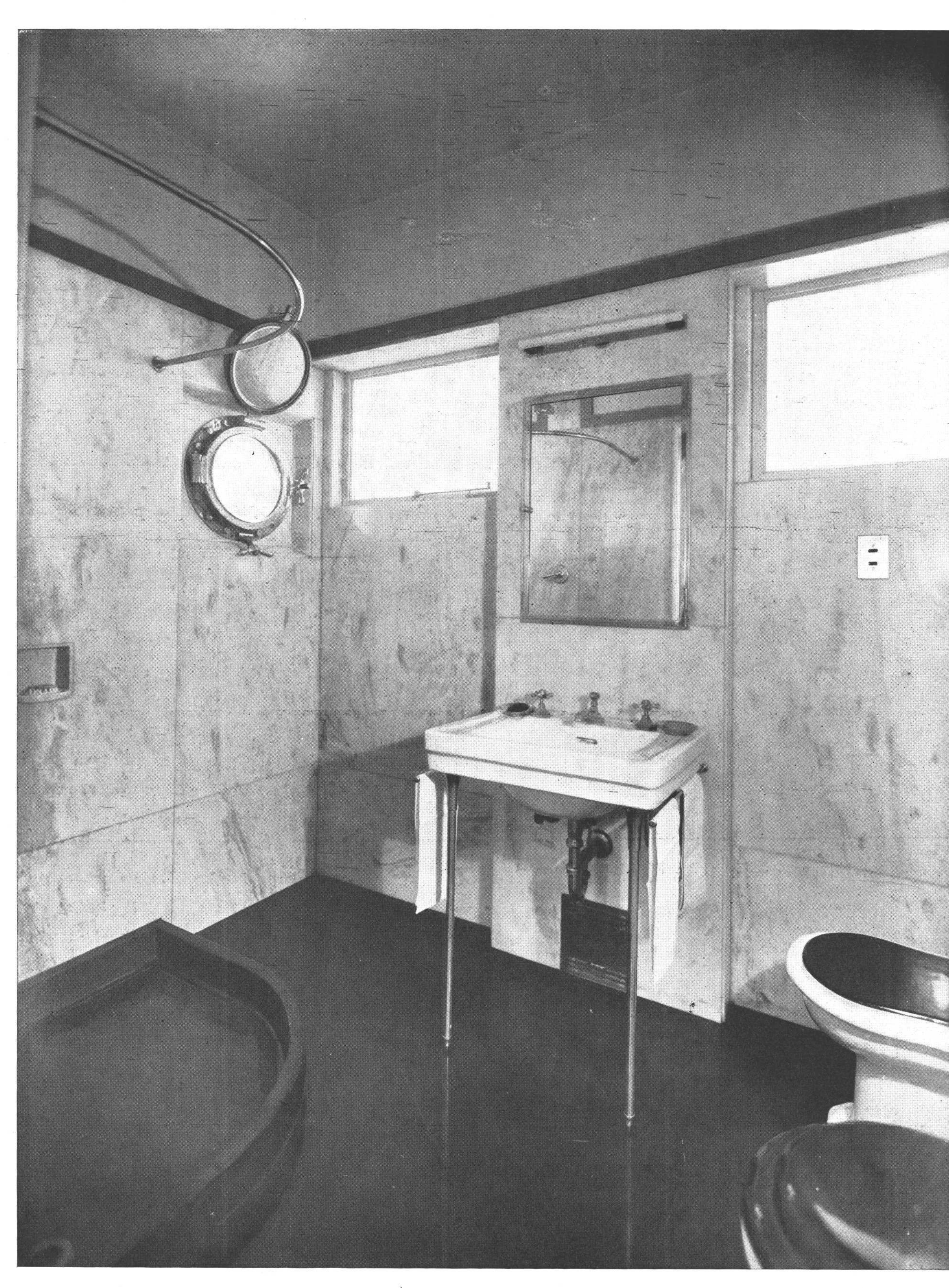




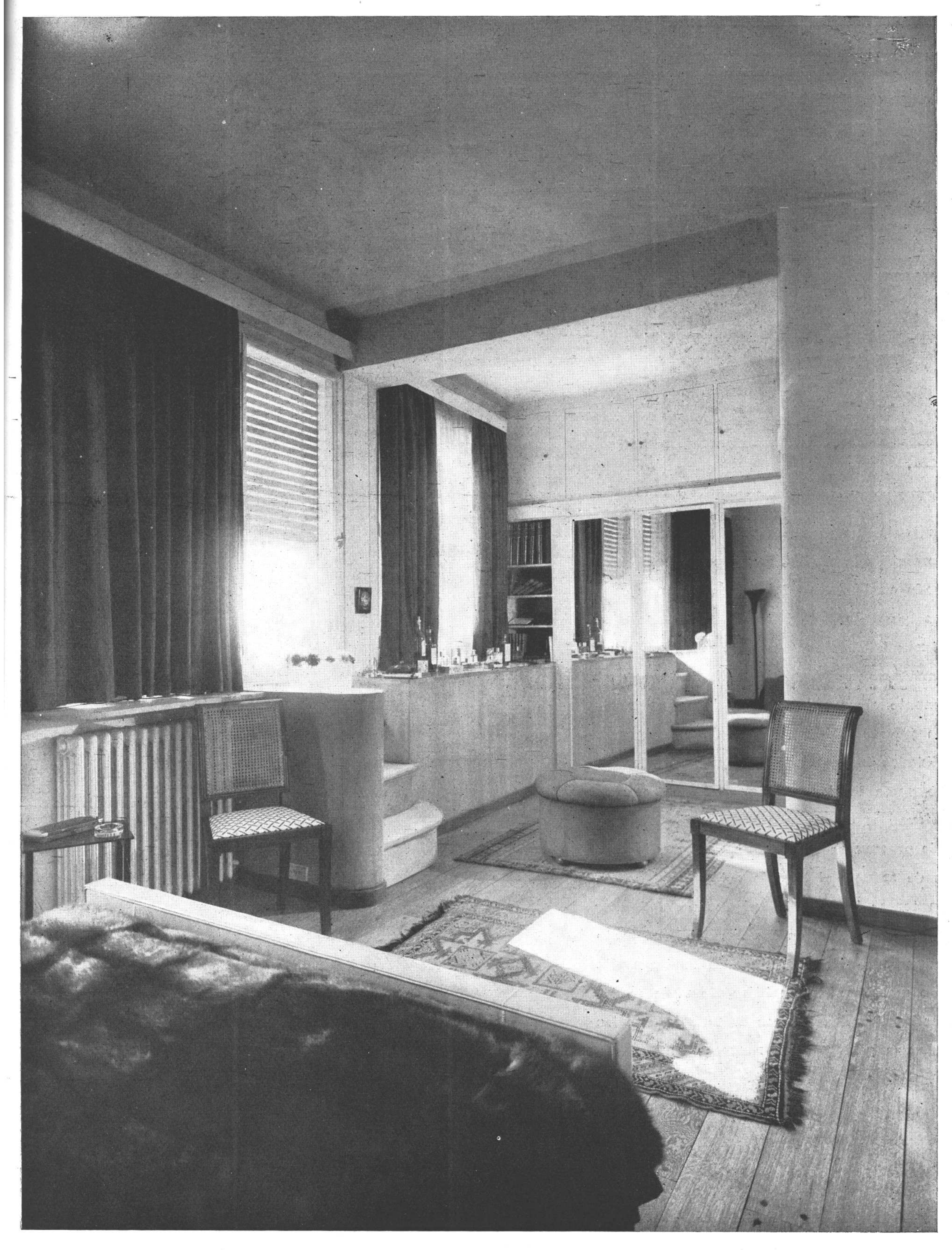
ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos Tucumán 431. Chimenea del living y vista parcial del mismo living-room en el departamento del 7º piso



ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos; la cocina-bar del 7º piso.



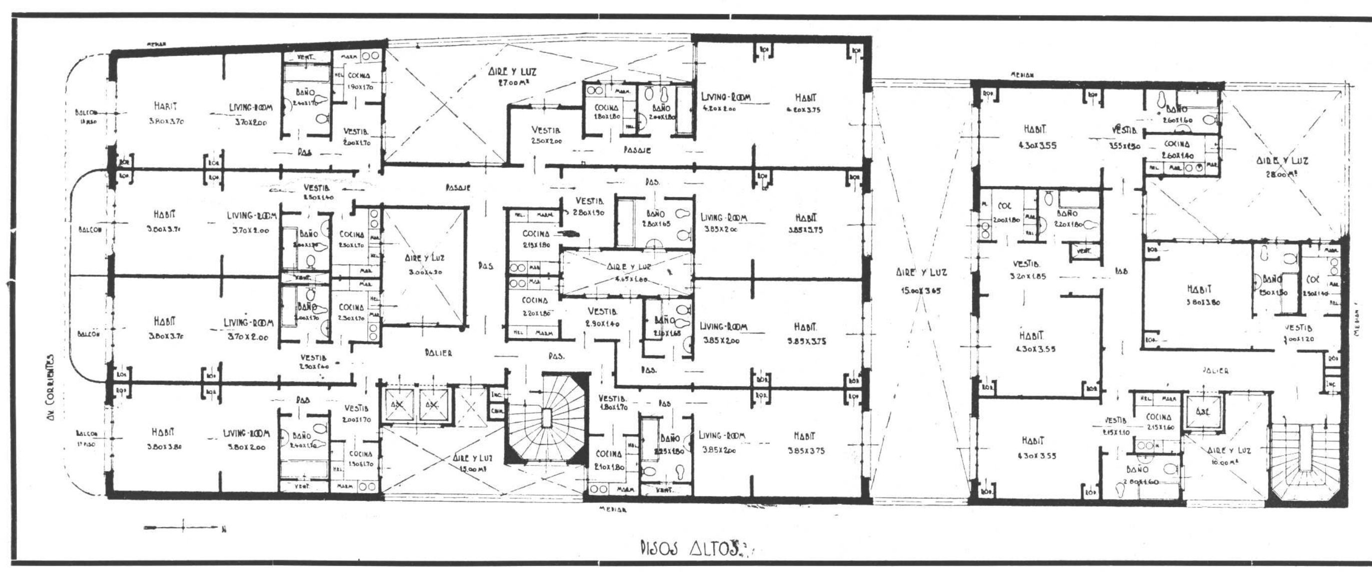
ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos, Tucumán 431. Baño principal en el 7º piso.



ARQS. SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE. Casa de departamentos; el dormitorio principal en el 8º piso

ING. GUILLERMO A. PEÑA

CASA DE DEPARTA

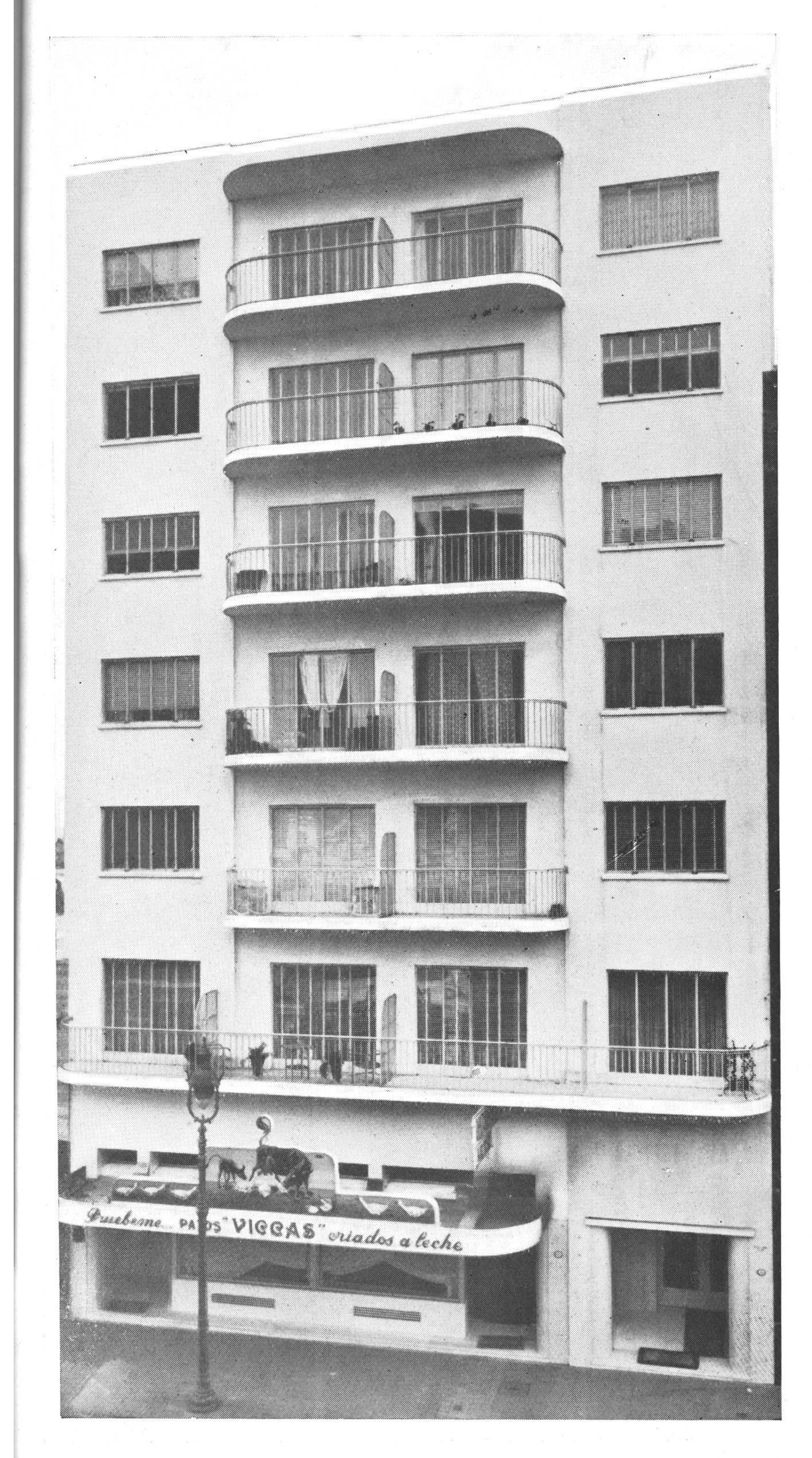


Siguiendo una tendencia que ya se ha puesto de manifiesto en el centro comercial de la ciudad, se ha proyectado para este terreno, situado en la Avda. Corrientes 951, una casa de departamentos pequeños, casi mínimos, compuestos prácticamente de una habitación grande, baño y cocina. Este tipo de departamentos de superficie limitada y construcción relativamente costosa por los equipos que incluyen, responde, en primer lugar, a la creciente exigencia de ciertas comodidades indispensables (agua caliente, calefacción) aún de parte de las personas que no pueden pagar alquileres elevados; en segundo lugar, a la dificultad cada vez mayor de procurarse servicio doméstico y la consecuente solución de reducir el trabajo a lo estrictamente indispensable; en tercer lugar a la exigencia de obtener un interés del capital invertido, en lugares donde el costo del terreno es sumamente elevado. Todo lo cual permite a personas solas o matrimonios sin hijos, de vivir en lugares céntricos, cercanos a los lugares de trabajo, con las comodidades modernas y dentro de recursos limitados.

ARRIBA, la planta típica. ABAJO, un detalle de la entrada.



MENTOS PEQUEÑOS







ING. GUILLERMO A. PEÑA. Casa de departamentos pequeños. Interiores de dos de los departamentos.



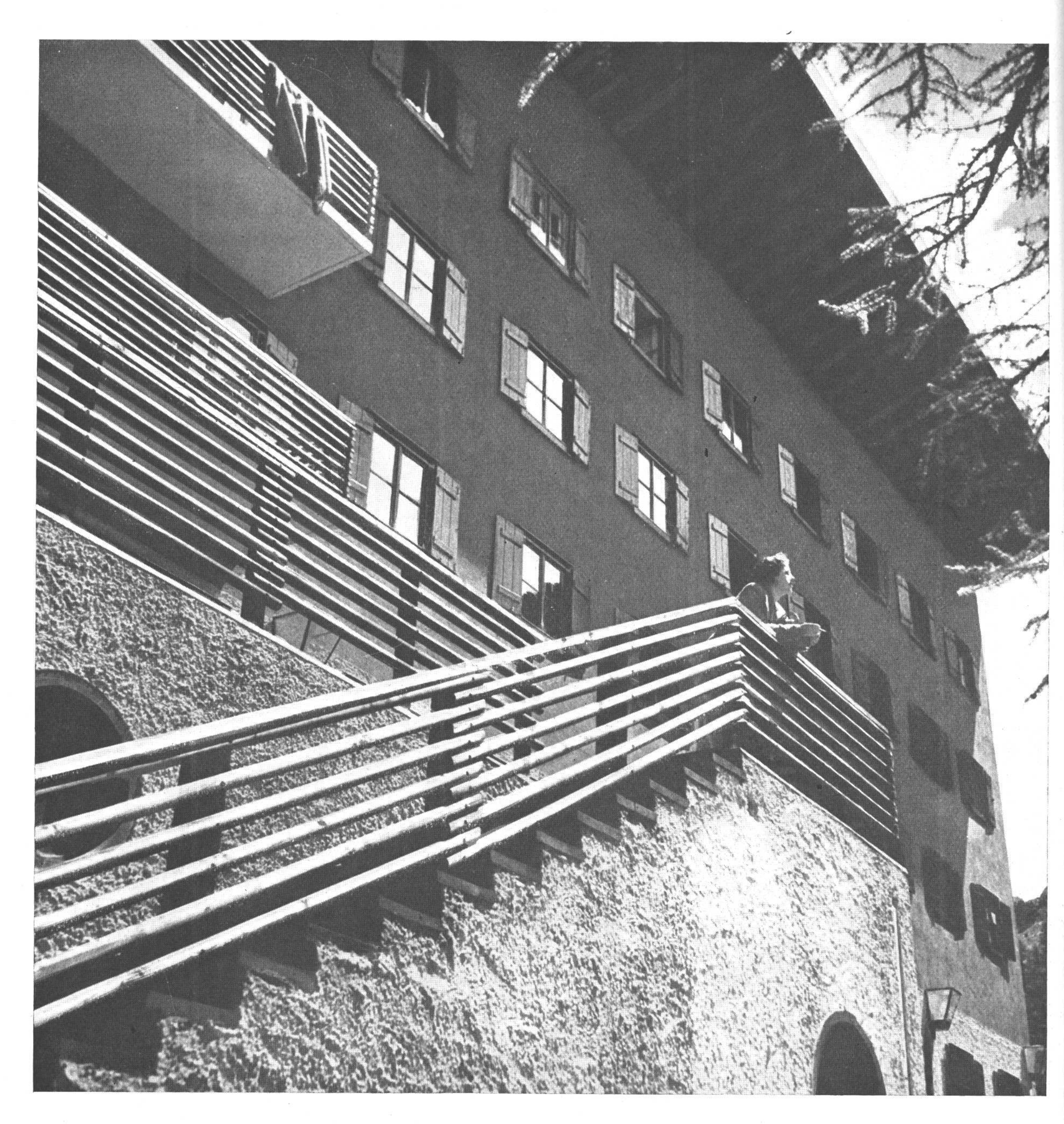




ING. GUILLERMO A. PEÑA. Casa de departamentos pequeños. Interiores de otros dos departamentos.

ARQ. GIO PONTI

U N   H O T E L



Este albergue de montaña que publicamos hoy se encuentra situado en Val Martello a 2100 metros de altura, entre cimas y glaciares.

El encanto de la permanencia estival estriba en el aislamiento del albergue en medio de una estupenda naturaleza no contaminada, rica de flora y de fauna (estamos en el Parque Nacional del Stelvio). En Invierno esta es una zona ideal para el sport de esquis; se cuentan una cuarentena de "recorridos" de excepcional interés y desarrollo destinados a los atletas que cultivan este deporte.

D E M O N T A Ñ A



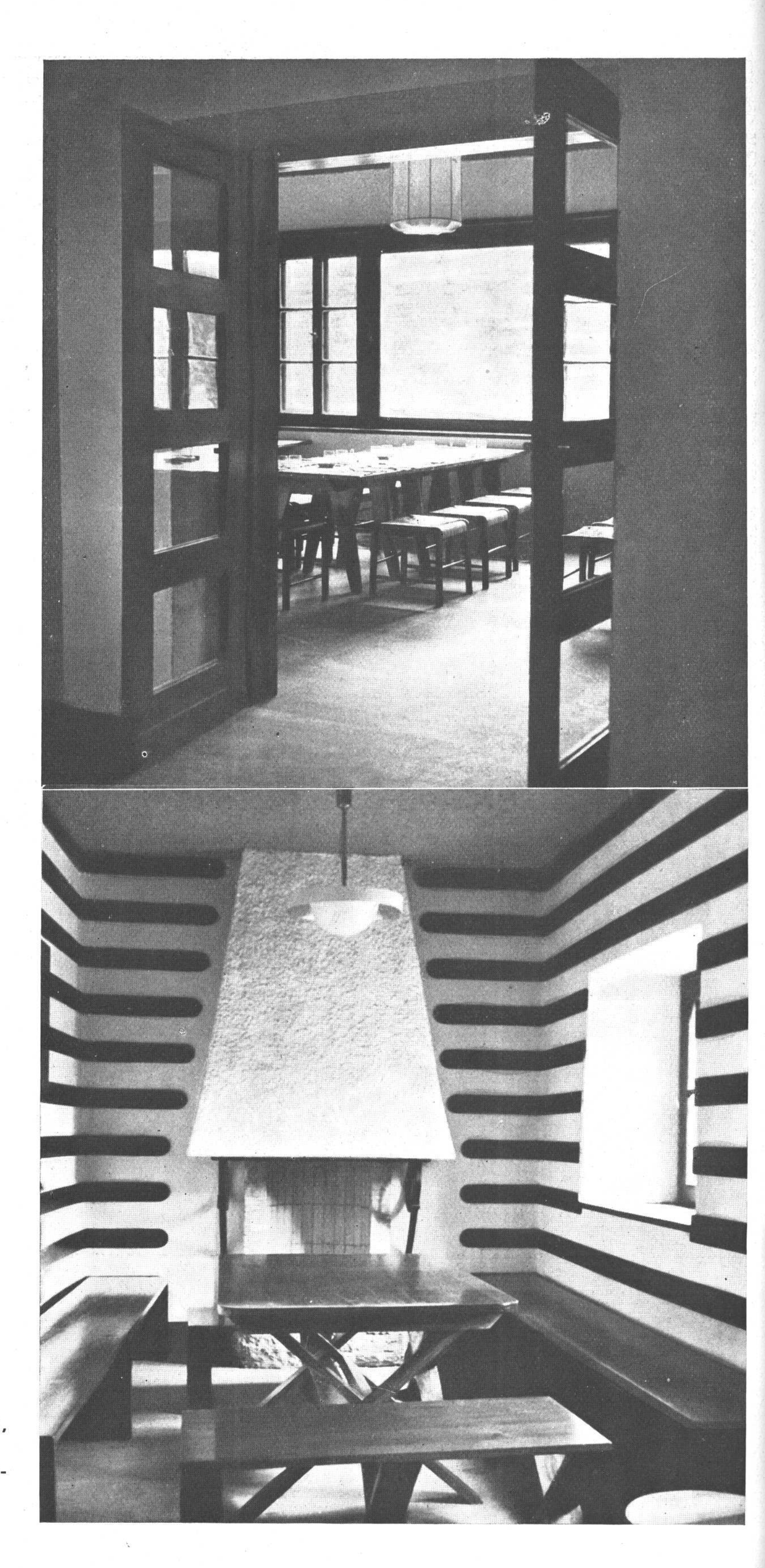
El albergue ha sido proyectado por Gio Ponti y por los Ings. Soncini y Fornaroli y está servido por un camino recientemente terminado. Los ambientes han sido amueblados con vivacidad y carácter y, aún conservando una unidad de estilo, cada habitación es distinta por el color o por particularidades diversas. El albergue es ahora de 100 camas: 50 para huéspedes y 50 para turistas, acomodados de 4 en 4 y de 2 en 2 por ambiente.



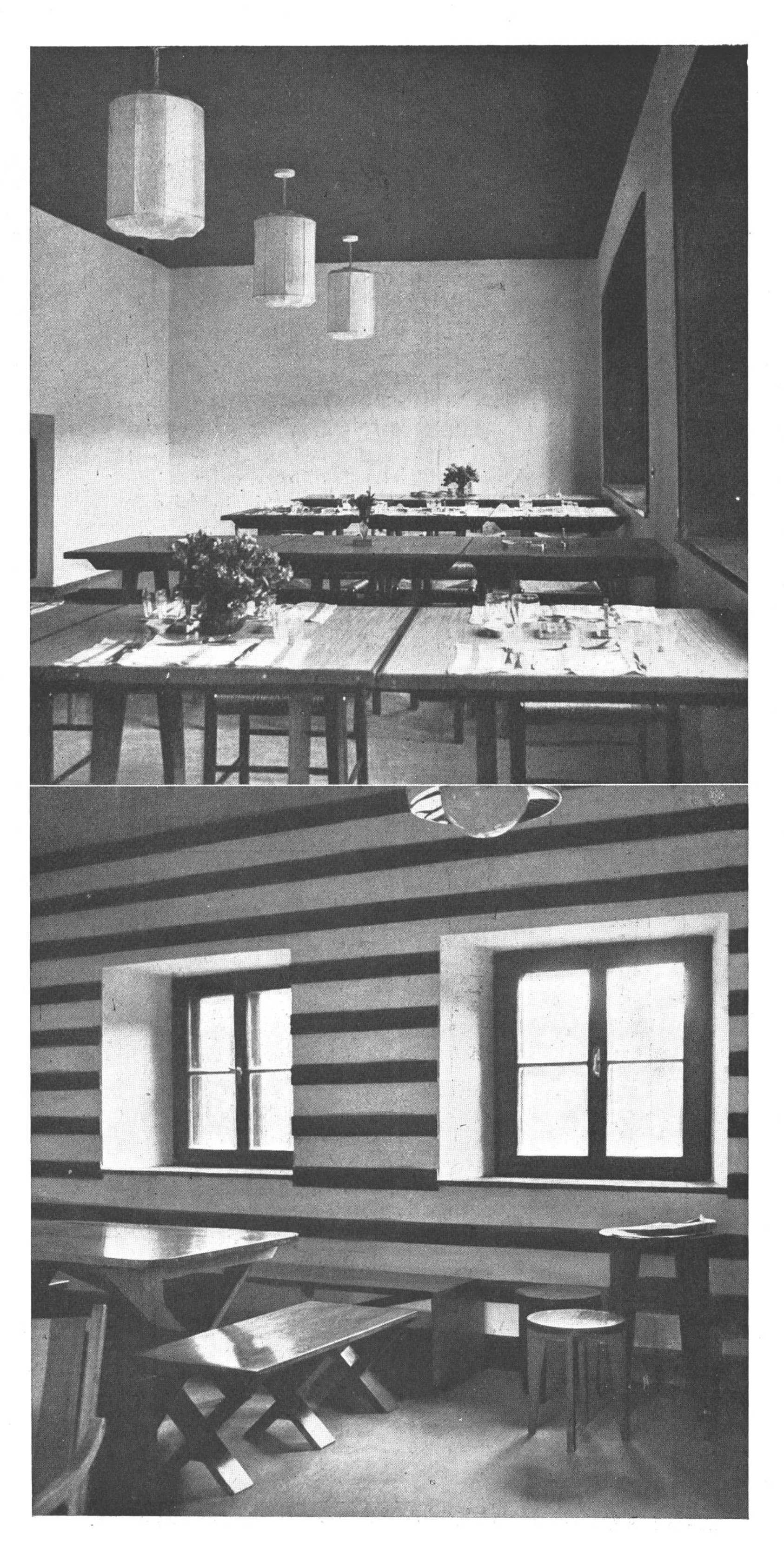
ARQ. GIO PONTI. UN HOTEL DE MONTAÑA



ARQ. GIO PONTI. UN HOTEL DE MONTAÑA



ARQ. GIO PONTI. Un hotel en la montaña. ARRIBA, una vista del comedor. ABAJO, el rincón de la chimenea en la sala de lectura.



ARQ. GIO PONTI. Un hotel de montaña. ARRIBA, una vista general del comedor. ABAJO, otro ángulo de la sala de lectura

(*Viene de la pág 314*)

salón se han construído dos armarios de forma de cuarto de círculo, cuya parte superior, parcialmente encerrada en vidrio queda iluminada y adornada con plantas y flores. La parte inferior, en raíz de nogal, está ocupada por mantelería y un sitio que aloja la radio y el fonógrafo. Un extremo de cada coche comedor tiene una separación de vidrio de manera que, cuando se acoplan dos coches juntos, dan la impresión de uno solo, mucho más grande. Cuando se usa un sólo coche, se pueden levantar unos espejos que cubren estas divisiones transparentes.

Una de las características originales de estos coches comedores es que, después que han sido servidas las comidas, pueden ser transformados en sitio de reunión. Las luces brillantes son sustituídas por otras, iluminando el coche con un suave tono rosado. Las partes superiores de las mesas son retiradas, quedando en lugar pequeñas mesas circulares, en las que se puede jugar a los naipes, mientras que el fonógrafo y la radio proporcionan la música deseada.

Los dormitorios pullman ofrecen la más lujosa comodidad que se puede pedir en un viaje. Estos coches en número de 44, están compuestos de varios camarotes, dormitorios, compartimientos y salitas. En todos ellos el proyectista ha elegido colores y telas que armonizan con los otros coches. Cada dormitorio tiene toda clase de facilidades para la toilet y disponen de aire acondicionado, resultando tan cómodos como las habitaciones de un hotel de lujo. Durante el día, las camas desaparecen, convirtiendo a la habitación en una linda salita. En los dormitorios las paredes pueden ser plegadas de manera que se puede hacer uno sólo de dos dormitorios.

Con todas estas comodidades, el "20th Century", más que un tren común, es un lujoso y confortable hotel rodante.

NOTICIAS VARIAS

COMO PROTEGER LOS EDIFICIOS CONTRA RAIDS AEREOS

El Royal Institute of British Architects (R.I.B.A.) promovió una reunión para discutir la cuestión del problema de los bombardeos aéreos, desde el punto de vista del arquitecto, con la presencia de personalidades del gobierno y la intervención de algunos profesionales especializados en la cuestión.

La primera exposición que transcribimos en seguida, estuvo a cargo de

THOMAS E. SCOTT

quien expresó lo siguiente:

Hace tres años que este Instituto fué invitado a considerar las precauciones contra raids aéreos en las construcciones; esta invitación fué recibida con sentimientos muy diversos. Era inevitable que nosotros, cuyo instinto profesional nos lleva a incorporar a la construcción todas aquellas cualidades que significan salud, placer y eficiencia, nos sintiéramos repelidos ante este nuevo factor que aparece tan diametralmente opuesto a los ideales, no sólo de la arquitectura, sino al sentido mismo de una civilización progresiva.

Para muchos de nosotros el aspecto técnico de la cuestión aparecía obscurecido por la indignación moral y por convicciones religiosas y políticas; aquellos que estaban en estado de ánimo para encarar el asunto desapasionadamente, parecían enfrentadas con problemas de construcción aparentemente insuperables, si habían de combatir con éxito las tremendas fuerzas de un ataque aéreo, tal como se lo describía corrientemente en la prensa popular.

Yo no tengo competencia ni qiuero debatir aquí puntos de vista políticos u otras semejantes que Vds., como ciudadanos, están en su derecho de sustentar; indudablemente no es este el lugar ni el momento para discutir esas cuestiones; pero espero en cambio ser capaz de convencerlos de que este problema, que ha creado el abuso de la ciencia, es uno de los que el arquitecto puede y tiene la obligación de afrontar, pues piénsese lo que se quiera de él, lo cierto es que se nos presenta como algo que no estamos en condiciones de eludir.

Voy más lejos aún, y afirmo que es un deber del arquitecto hacia la nación, de la cual debe ser un servidor, de estudiar este asunto en sus aspectos técnicos, prescindiendo de sus puntos de vista personales.

Vds. me perdonarán si aparezco considerando a la guerra como algo inevitable; pero aún no siendo mi deseo, el caso es que la guerra es una hipótesis esencial en este problema desgraciado.

Yo no necesito ocuparme sobre la efectividad de nuestra fuerza aérea y de los servicios de defensa de primera línea contra ataques por el aire; ni tampoco tratar de explicar las muchas actividades del Departamento de Precauciones contra Raids Aéreos. Podemos aceptar que todos ellos son adecuados; pero la cuestión más difícil de todas es la de proveer protección para las poblaciones civiles contra los ataques de aeroplanos que hayan conseguido sortear la primera línea de defensa.

El bombardeo deliberado de civiles es un acto de guerra que toda persona sana debe mirar con horror; pero el horror no es una excusa para rehusarse a reconocer ahora como una posibilidad, algo que un día puede ser una terrible realidad.

Una cosa parece cierta y es que, en tanto que sea posible, las medidas que podamos considerar necesarias y practicables, deben ser aplicadas como precaución en tiempos de paz y no meramente contempladas como medidas de emergencia para ser llevadas a cabo cuando la necesidad se presenta. Aún contando con el total de los recursos del país en material y trabajo aprovechables para una defensa pasiva, sería imposible lograr más que resultados insignificantes en el tiempo dispo-

(Continúa en la pág. siguiente)

NOTICIAS VARIAS

(*Viene de la pág. 253*)

nible entre el momento en que la guerra amenaza y la iniciación de las hostilidades.

Yo no voy a proponer que nosotros, como arquitectos, dirijamos en seguida nuestras energías hacia la construcción de vastos refugios a prueba de bombas, ni estoy en condiciones de ofrecer indicaciones "espectaculares" que permitan suministrar a los edificios y a sus ocupantes inmunidad completa contra los ataques aéreos; pero creo que está en nuestro poder el proyectar y construir edificios que permitan a sus ocupantes un cierto grado de seguridad y que resistan ellos mismos, de la mejor manera posible, los efectos de un ataque. Este aspecto del problema ha merecido desde un principio la atención del Structural Precautions Committee, y como uno de vuestros representantes ha tenido el privilegio de tomar parte en los trabajos de dicho comité, podría desde ya afirmar mi convicción de que pueden ser introducidas precauciones de una naturaleza realmente eficaz, como factor nuevo y permamente en el proyecto y construcción de edificios, sin detrimento de su calidad artística y eficiencia.

El idear alguna forma de protección para edificios existentes es un problema más difícil; pero como él implicará la aplicación de ciertos principios derivados del estudio realizado sobre las nuevas estructuras, es también una parte de la investigación que el arquitecto es el más calificado para emprender.

En el comité tuvimos ocasión de estudiar los efectos de los bombardeos aéreos en las ciudades de China y España, proporcionándosenos la oportunidad de examinar los resultados sobre las investigaciones que se han realizado en este país.

Yo vacilo en criticar los esfuerzos de los atareados departamentos del gobierno; pero debo, en bien de mis colegas del Structural Precautions Committee y de una profesión que dirige construcciones por valor de doscientos millones de libras esterlinas por año, exponer mi convicción que a estas investigaciones no se les ha prestado aún la atención que merecen. Yo no quiero anticipar que esas investigaciones nos capacitarán para inventar algún recurso, sencillo o espectacular, para contrarrestar los efectos de bombas altamente explosivas; en realidad creo más bien que los mejores resultados se obtendrán por un planeo inteligente antes que por cálculos científicos; pero creo que si se llevara adelante una investigación bien hecha, sería posible hablar con alguna certeza sobre los detalles a que deben ajustarse las estructuras, los que ahora sólo se fundan en probabilidades.

Hemos llegado, sin embargo, a algunas conclusiones sobre importantes principios susceptibles de ser aplicados al proyecto de muchas clases de edificios; y espero que estas palabras lleguen a oídos de todas las autoridades responsables y que ellas se vean obligadas por la opinión pública a comprender que las construcciones levantadas sin tener en cuenta debidamente el peligro de los ataques aéreos, representan una oportunidad perdida y en muchos casos un olvido completo de los deberes públicos.

Espero no cansar a aquellos que tienen un amplio conocimiento de esta cuestión si explico brevemente algunos pocos detalles sobre las bombas que pueden ser usadas por las fuerzas aéreas del presente.

Un ataque aéreo puede ser realizado con tres tipos de bombas; incendiarias, de gas y explosivas.

Las bombas incendiarias, aunque constituyen un considerable peligro potencial para las propiedades, los depósitos nacionales y los varios servicios públicos, son probablemente una amenaza menor para la vida humana. Muchos edificios modernos de acero y cemento estarían probablemente seguros contra los efectos incendiarios de estas bombas, pero los edificios de tipo doméstico, particularmente en áreas densamente edificadas, podrían sufrir considerables daños a menos que se aseguraran servicios eficaces para combatir el fuego. Para los casos comunes, serían suficientes las precauciones ordinarias que establecen los reglamentos para los casos de incendio; pero se deberían tomar precauciones especiales para los casos de depósitos de mercaderías inflamables y en distritos tales como los muelles de Londres.

Las bombas de gases son ciertamente un arma más terrible, pero usadas solas no creo que constituyan un peligro realmente serio, salvo para los individuos que resulten incapacitados por la explosión de las mismas bombas. Es mi opinión personal que un ataque de esta clase en gran escala es improbable, pero en cualquier caso, si ocurriera que fueran usadas exclusivamente bombas de gases, se podría asegurar una inmunidad completa mediante el uso de habitaciones a prueba de gases, con la ayuda complementaria de máscaras.

Pero no hay ninguna certeza que las bombas incendiarias y de gases serían usadas independientemente y debemos suponer, por el contrario, que un enemigo inteligente usaría una de ellas juntamente con bombas explosivas. Esto tendría no sólo la finalidad de dificultar los trabajos de salvataje, sino que también inutilizaría parcialmente o destruiría totalmente los dispositivos protectores contra los gases que se hubieran podido adoptar en construcciones ordinarias.

Es evidente que la principal consideración debe ser dispensada a la protección contra bombas explosivas y en ello estriba la más grande dificultad del problema que debemos enfrentar.

Las bombas explosivas pueden variar de peso entre 10 y 1200 kilos; el tamaño probablemente más corriente usado contra construcciones sería de 200 kilos. Estas bombas pueden ser lanzadas desde aviones volando a alturas variables entre 1500 y 6000 metros, y aún desde más arriba, y el ángulo a que alcancen el objetivo variará naturalmente de acuerdo a la altura y velocidad del aeroplano desde el cual se arrojan. Existe una cierta duda respecto al poder penetrante de las bombas explosivas; autoridades competentes estiman que se necesita 1,50 de hormigón armado para resistir la penetración de ciertos tipos de bombas de 200 kilos, y otra capa adicional de 3 metros para asegurar una protección completa contra la consecuente explosión.

Imaginándose la fuerza del impacto de una bomba parecida, arrojada de una altura de, por ejemplo, 4.500

(*Continúa en la pág. 257*)

GUIA PROFESIONAL

CONSTRUCTORES

Luis V. Migone
Ing. Civil
Empresa Constructora
Tucumán 1393 U. T. 38-2991

José Oettel e Hijos
Empresa de Construcciones
Sarmiento 4470
U. T. 54, Darwin 5318

Ings. E. y E. Maurette
Empresa Constructora
C.Pellegrini 1263 U.T.44-1001

Arqto. Juan F. Lazzati
Empresa Constructora
Carpintería Mecánica
Famatina 3389 U. T. 61-0763
Adrogué F. C. S. U. T. 107

Luis Camporino é Hijo
Empresa constructora
Avda. R. Saenz Peña 547
U. T. 33, Avda. 7181

DECORADORES

Decoración de interiores
arquitectura
Angel di Baja
Bustamante 884
U. T. 62, Mitre 6070

Gaston Parent
Especialista en decoraciones, tapicería, estores, cortinas, cortinados, caminos, tapizados de muebles y toldos
Tucumán 1150 U.T. 35-2593

ESCULTORES

Alejandro Paladini
Estufas, Esculturas y Frentes
Córdoba 3066 U.T. 62-3305

FRENTISTAS

Pablo Baumel
Contratista
Frentes, Yesería y Estuco
Aviles 2969 U.T. 73, 2518

JARDINERIA

Oficina Técnica del
Ing. Benito J. Carrasco
Jardines, Parques.
25 de Mayo No 11
U. T. 33 Av. 0371

LIBROS DE ARQUITECTURA

Arquitectura (antigua y moderna).
Decoración (antigua y moderna).
Para catálogos de libros sobre estas cuestiones, rogamos dirigirse a
JOHN TIRANTI & Co.,
13 Maple Street. Londres W. I.,
Inglaterra

MATERIALES DE CONSTRUCCION

Sucesión de
Francisco Ctibor
FABRICA DE LADRILLOS
en Ringuelet (F. C. S.)
U. T. 890, La Plata
Escr. Av. de Mayo 1035 - Bs.As.

OBRAS SANITARIAS

Juan A. Amicone
A. Thomas 1091 U. T. 54-1239

PINTORES

Segundo Gauna
Empresa de Pintura y Decoración
Barrientos 1580 U.T. 44-0445

Lamberto Grazia
Pintor Decorador
Empresa de Pintura
Alvarez 2848 U.T. 71 - 5628

Roberto Soriano
Empresa de Pintura y Decoraciones
Alberti 28 U. T. 47, 0849

José Espi
Mármol 493 U. T. 60 - 0231

Juan Wachtel y Cía.
Cramer 1140 U. T. 73 - 2183

VITRAUX

Miguel Casanova e hijos
Vitraux D'Art
En todos los estilos
Rivadavia 2260
U. T. 47 - 2475

Muschietti Hnos.
Vitraux d'Art
Creaciones artísticas
F. Lacroce 3254 U. T. 73-1090

(*Viene de la pág. 254*)

metros, se apreciará fácilmente que ninguna construcción ordinaria podría resistir los efectos de semejante choque.

Los efectos indirectos de las bombas explosivas son la proyección de fragmentos y la presión del aire. Las esquirlas de una bomba explosiva vuelan en todas direcciones a gran velocidad. El tipo de protección que nosotros hemos adoptado como eficaz, es el de paredes de ladrillo de 0,35 de espesor o de paredes de concreto de 0,30 de espesor, contra los trozos de bombas de 200 kilos, lanzados a 15 metros de distancia.

La presión del aire generado por una bomba explosiva es de magnitud considerable pero de muy corta duración; esta presión es seguida por un movimiento de succión que muchas veces es más destructivo que la presión misma. Todavía reina una gran incertidumbre sobre el efecto de estos factores sobre los edificios, pero tenemos razones para creer que, salvo casos extremos, los edificios bien construidos no sufrirán más que daños superficiales por bombas que exploten en su exterior. Naturalmente que será otra cosa cuando las bombas exploten en el interior de una construcción; pero un edificio bien construido con esqueleto de acero o cemento armado, con tabiques delgados, estará mucho menos expuesto a daños serios o a la destrucción total, que otro que tenga paredes exteriores portantes

Una de las consecuencias más serias del bombardeo de edificios es el de su demolición; los informes que se han obtenido de España, indican que una gran proporción de los accidentes han sido causados por la caída de las partes superiores de los edificios sobre los que se encontraban en los pisos bajos; es decir, sobre los pisos bajos cuyos techos no tenían la fuerza suficiente para soportar la carga adicional. Aquí tenemos una conclusión clara y no se necesitará poner a prueba mucho ingenio o habilidad para proyectar y construir viviendas de varios pisos que sean capaces de ofrecer protección contra los peligros de la demolición.

Vds. habrán notado que las precauciones que se recomiendan contra los efectos de las bombas explosivas son en cierta medida contradictorias. Se necesitan paredes gruesas para proteger a la gente contra los trozos de bomba y presión del aire, pero para reducir los efectos destructivos de esa misma presión se considera recomendable que se levanten edificios con esqueleto y paredes delgadas, a fin de que los derumbamientos no afecten el total del edificio. Si se agrega a estas variadas exigencias la incertidumbre sobre el tamaño de las bombas, su ángulo de llegada, la fuerza del impacto, y la diversidad de sitios en que el proyectil puede tocar a una estructura, se tendrá una idea sobre la complejidad del problema. Vds. como arquitectos tendrán que resolver el problema peculiar para los edificios que levantan, y a fin de facilitar su solución, el Structural Precuations Committee ha trabajado en lo que podríamos llamar especificaciones tipo para protección; tipo que tiene en cuenta los muchos factores que conciernen al arquitecto, y en particular la cuestión de los derrumbamientos.

Se ha dicho y escrito mucho sobre los abrigos capaces de resistir los efectos directos de bombas explosivas de 200 kilos, pero en mi opinión no existen suficientes pruebas técnicas para justificar la concentración de gran número de personas en un sólo abrigo, que se presume ofrecer una protección cierta; además el espesor del concreto necesario para asegurar esa protección es tan grande como para resultar impracticable en edificios corrientes. La sensación de seguridad que proporciona un abrigo aparentemente invulnerable es sin duda de considerable efecto psicológico; pero el impacto directo de una bomba puede causar accidentes de proporciones desastrosas, seguidos de pánico y de una completa desconfianza sobre el sistema.

Aún cuando la construcción de tales abrigos para toda la población fuera considerada una política recomendable y fuera financieramente practicable, lo que no ocurre, sólo podría realizarse desorganizando completamente el total de las industrias constructivas y sus organizaciones dependientes durante varios años. Puede ser necesario y recomendable, en ciertas circunstancias, de levantar una cantidad limitada de estos

(*Continúa en la pág. siguiente*)

(*Viene de la pág. 257*)

abrigos en áreas de naturaleza muy vulnerable y donde el peligro de ataques en masa es mayor. Pero es la opinión de muchos que han estudiado el problema desde todos los puntos de vista, que los resultados más satisfactorios serán probablemente asegurados mediante la provisión de abrigos que aseguren la mayor protección posible, dentro o adyacentemente a cada edificio para las personas que viven en él. Tal política tiene ventajas de gran importancia nacional; distribuye la población, diseminándola, evita las grandes concentraciones de personas que son tan poco deseables; y hace posible que cada individuo alcance el refugio que le corresponde en el menor tiempo posible, consideración muy importante en vista del período muy corto de que presumiblemente se podrá disponer entre la alarma y el ataque.

Desgraciadamente no parece posible encontrar los medios para garantizar la seguridad de todos, pero las pruebas que hemos acumulado de la experiencia de España y China indican por lo menos que sólo una comparativamente pequeña proporción de accidentes son causados por el efecto directo de las bombas y tengo la impresión que si las precauciones estructurales que estamos discutiendo hubieran sido aplicadas a todos los edificios de esos países, el número de muertes se hubiera reducido considerablemente. Por lo demás, no hay que deducir que necesariamente todo edificio alcanzado por una gran bomba ha de derrumbarse; los informes de Shanghai indican que, por lo menos en dos oportunidades, fueron alcanzados grandes edificios por bombas explosivas de 200 kilos, con pequeño daño material para las construcciones y pocas bajas entre los que las ocupaban. Yo no podría, en este caso, asegurar que las bombas eran de buena calidad.

Yo he sugerido que las precauciones en las estructuras que estamos estudiando no modificarán seriamente las normas corrientes en el planeo de edificios modernos pero hay, desde luego, algunas construcciones en las que tales precauciones deberán ser muy limitadas a menos que se incurra en un considerable gasto adicional. En tales casos la solución podría estribar en la evacuación o en la provisión de refugios fuera del edificio; pero como regla general será posible albergar a los habitantes en los mismos edificios, en condiciones tales que los aseguren contra los pedazos de bombas y los efectos de los gases, al mismo tiempo que del peligro de la demolición de las partes superiores. Podemos dar protección contra los gases venenosos y podemos prevenir la extensión de incendios que puedan ser provocados por las bombas.

Mr. Bird, mi colega en el Structural Precautions Committee va a pasar rápidamente en revista algunos aspectos de las precauciones a tomar en las estructuras que han surgido de nuestro estudio del problema.

A continuación habló

ERIC L. BIRD

quien dijo lo siguiente:

Mi parte en la discusión de este desagradable asunto es analizar, desde un punto de vista técnico, distintas cuestiones tratadas por Mr. Scott e indicar algunas de las maneras en que las precauciones contra raids aéreos pueden ser incorporadas a la práctica de la construcción.

Considerando lo que para los arquitectos es una cuestión técnica, es necesario primeramente dejar de lado nociones preconcebidas basadas en artículos sensacionalistas de los diarios o en películas. El primer estudio debe tratar sobre el efecto de las bombas, eliminando en lo posible el basarse en conjeturas en toda la extensión que permita el estado actual de los conocimientos en la materia. Para esto tenemos a nuestra disposición ciertas

(*Continúa en la pág. siguiente*)

(*Viene de la pág, 258*)

informaciones del gobierno y también algunos datos de la reciente experiencia de España y China. Al tomar en cuenta a las últimas, sin embargo, es importante darse cuenta que las condiciones en esos países, y por lo tanto los efectos observados de los bombardeos sobre sus edificios, no son necesariamente aplicables en Inglaterra. En el corto tiempo de que dispongo, me propongo solamente hacer algunas afirmaciones generales, dejando las pruebas y consideraciones de detalles para las otras sesiones de esta conferencia.

LA CIUDAD

La moderna ciudad inglesa, considerada como una unidad, es un pobre blanco comparada con otras ciudades continentales, construidas apretadamente con blocks de departamentos. Nuestra costumbre de extender las ciudades en construcciones bajas con una amplia proporción de espacios abiertos, las hacen menos vulnerables a los ataques aéreos. Pos ejemplo, en los suburbios levantados en la post guerra, a razón de 30 casas por hectárea, las construcciones ocupan solamente una sexta parte del terreno. La dispersión es una primera regla de una defensa pasiva contra los ataques, no sólo en las ciudades, sino también en otros aspectos de la cuestión, tal como la construcicón de abrigos.

Las bombas caen en un cierto ángulo con relación a la vertical. Por ejemplo, el ángulo de llegada de una bomba arrojada desde un aeroplano que vuela a 360 kilómetros por hora y a 3600 metros de altura, es de 17,5 grados con relación a la vertical. A la misma velocidad y desde 600 metros de altura, el ángulo es de 38,5 grados. Por lo tanto, en ciudades congestionadas por altas construcciones a lo largo de calles estrechas, lo más probable es que la mayoría de las bombas toquen algún edificio en alguna de sus partes. Además, tales ciudades tienen una población densa, particularmente durante el día. Un sólo edificio de oficinas o una fábrica pueden albergar a 1000 personas o más. Por lo tanto, el gran edificio de la ciudad representa un problema mucho más importante que la pequeña casa aislada; también es un problema que más frecuentemente pasa por las manos del arquitecto. Al habitante de la casita del suburbio puede, pues, confiársele la misión de buscar su propia seguridad en las recomendaciones ya hechas por una repartición del gobierno, además de que él constituye un blanco relativamente pobre. Sin embago, el prever en cada casa una habitación que esté mejor protegida contra el peligro es una precaución recomendable.

La eficacia de las bombas depende principalmente de su explosión y, en una medida menor, de la demolición y de la dispersión de los fragmentos. Una bomba provista de un dispositivo de tiempo, puede penetrar hasta ocho pisos de una estructura de tipo normal, explotando en el sótano. Afortunadamente, no se puede obtener con la misma bomba una penetración muy grande a la vez que un alto poder de explosión. Las bombas de explosión instantánea, revientan inmediatamente que hacen blanco, así sea en el agua. Los tipos intermedios, penetran un poco en los edificios antes de explotar, pero no muy profundamente.

EL VALOR DE LAS PRECAUCIONES EN LAS ESTRUCTURAS.

Se oye frecuentemente decir que no vale la pena tomar precauciones en la construcción de los edificios, porque los efectos de un blanco directo no pueden evitarse. Esto no tiene fundamento. Como ya lo ha expresado Sir Samuel Hoare, se puede obtener la protección total en abrigos adecuados, contra tres de los cuatro peligros de las bombas explosivas, a saber; la explosión, la fragmentación, la demolición. La experiencia de Barcelona ha probado esta verdad. En esa ciudad, los accidentes por tonelada de bombas arrojadas se han reducido considerablemente desde que se han tomado adecuadas medidas

(*Continúa en la pág. siguiente*)

(Viene de la pág. 259)

protectoras y los habitantes han aprendido a usarlas. Además, en las nuevas construcciones, se podrán tomar precauciones para hacer las estructuras más resistentes a todos los efectos de ataques aéreos, sin un gran gasto extra ni necesidad de modificar de manera seria las prácticas usuales de la construcción. Por ejemplo, mientras un techo anormalmente grueso de hormigón armado sobre una construcción elevada es de dudoso valor y hasta puede significar un peligro, el aumento en cierta medida del grueso de los pisos superiores, puede determinar que las bombas exploten antes que hayan penetrado mucho en el edificio.

Otro argumento frecuentemente repetido es que se está más seguro al aire libre que en un edificio. A poco que se piense, es fácil darse cuenta que una superestructura sobre un refugio subterráneo, que tienen un techo razonablemente fuerte, hará que la bomba explote antes, lo que es seguramente preferible a que ella pueda llegar intacta hasta el techo del refugio. En cualquier caso, las poblaciones de los distritos congestionados, deberán inevitablemente ser albergados en edificios.

ALGUNAS CUESTIONES SOBRE EL PLANEO DE ABRIGOS.

Los refugios están mejor ubicados bajo el nivel del suelo, donde están seguros contra los efectos de la explosión y los fragmentos. Un abrigo subterráneo debe tener sobre él un piso capaz de recibir la carga de la superestructura si llega a derrumbarse. El cálculo de las cargas muestra que los pisos resultantes no son excesivamente gruesos ni costosos. Esa carga adicional varía entre 860 y 1500 kilos jor metro cuadrado. Deben también tomarse precauciones respecto a los gases, medios de escape adicionales, inundación por roturas de cañerías maestras de agua o cloacas y facilidad de acceso al refugio desde el edificio. Al proyectar esto último deben tenerse en cuenta los reglamentos municipales de Londres respecto a las salidas de los teatros. En éstos se exige una escalera de 1,50 de ancho por cada 250 personas, que pueden pasar en un tiempo comprendido entre 2 y 3 minutos. Para Londres se ha calculado que entre el momento en que se anuncia un raid aéreo y que éste se realiza, pasarán solamente siete minutos.

El Home Office ha establecido como regla general que no deben refugiarse en un sólo abrigo más de 50 personas. Esto es un ejemplo de dispersión de los blancos. En la práctica, sin embargo, este número deberá ser a veces excedido. Donde sea posible, el abrigo se hará a prueba de gases. Si no tienen ventilación, deberá haber 7 metros cuadrados por persona, de superficies absorbentes en paredes, techos y pisos. La falta de confort en habitaciones mal ventiladas, proviene más bien de la elevación del contenido de humedad del aire, que del aumento del óxido de carbono. Desgraciadamente, muchos edificios densamente poblados, tales como los grandes blocks de oficinas no podrán proveer refugios sobre tal base y que al mismo tiempo den una protección razonable contra los efectos de los altos explosivos. En tales casos, será probablemente lo mejor asegurarse contra este último peligro y descansar en la protección de las máscaras para el otro.

LA RESISTENCIA DE LAS ESTRUCTURAS

Considerando solamente las estructuras, ya se ha evidenciado que el mejor tipo para resistir los efectos de las bombas explosivas son las construcciones con esqueleto de hormigón armado o acero con paredes livianas o amplias superficies de vidrio. Una bomba que explote dentro o justamente afuera de un tal edificio, tenderá a derrumbar algunas paredes, dejando intacto el resto. Mientras una explosión está más confinada, más encerrada, sus efectos destructivos son tanto mayores. Casi todos los grandes edificios levantados en los últimos treinta años han sido construidos con esqueleto, a lo menos en el centro de Londres.

La antigua estructura tradicional con paredes sólidas portantes, puede resistir el empuje determinado por explosiones algo distantes, por la masa misma de los muros. Pero si una bomba explota en la base de una pared, se derrumba toda la superestructura con los pisos que sostiene. El derrumbe de una parte del edificio puede determinar su ruina total. Ese tipo de edificio es casi universal en Barcelona y hay también una cantidad de ellos en los centros de las ciudades inglesas.

Es bueno recordar que los reglamentos ingleses cuentan entre los más severos del mundo respecto a los cálculos de las estructuras. También tenemos muy altos standards de calidad en cuanto a la construcción. Mi opinión es, en consecuencia, que los edificios ingleses resistirían el derrumbamiento mucho mejor que los españoles, donde las exigencias de los reglamentos respecto a las cargas y al tipo de construcción son mucho más bajos. Por eso es que decía al comienzo de esta disertación, que las experiencias de otros países no nos son estrictamente aplicables.

Concluirá en el número próximo

Imprenta Tauber — Tintas Letta